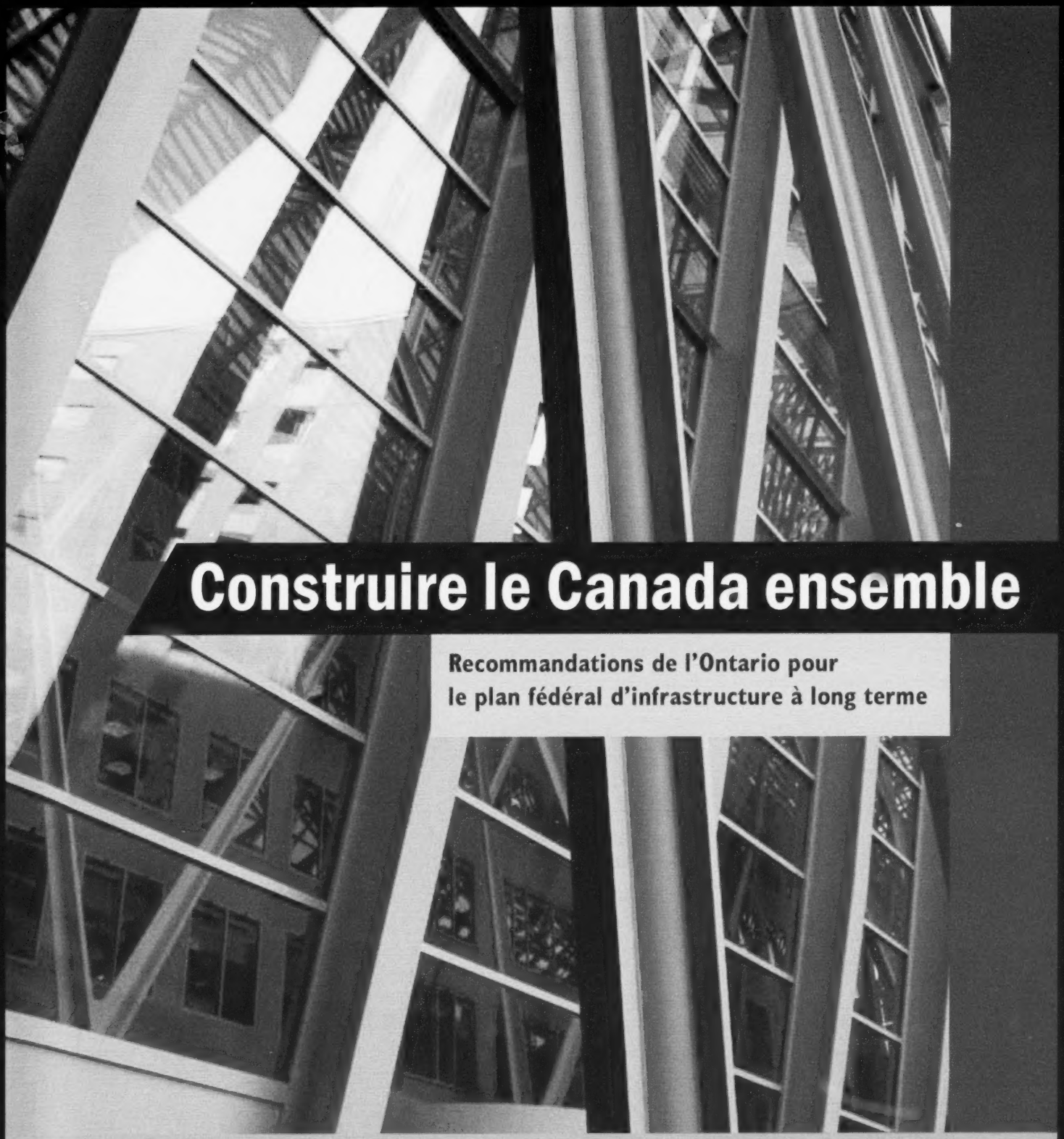


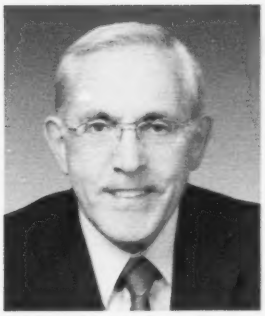
Construire le Canada ensemble

Recommandations de l'Ontario pour le plan fédéral d'infrastructure à long terme

Ministère de l'Infrastructure

Ontario

Lettre
du ministre de l'Infrastructure et du ministre des Transports



Des infrastructures bien maintenues constituent la base d'une économie solide et la pierre d'angle des collectivités dynamiques et prospères. Sans réseaux de transport, services de transport en commun, réseaux d'eau potable et d'eaux usées, ni autres actifs d'infrastructure efficaces et économiques, nous ne pouvons pas aller travailler, transporter les marchandises jusqu'aux marchés, ou faire concurrence dans l'économie mondiale.

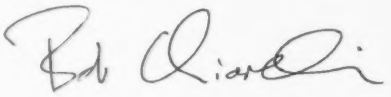
Le gouvernement McGuinty reconnaît l'importance de l'infrastructure; il a d'ailleurs effectué des investissements considérables pour renverser des décennies de sous-investissement et renouveler l'infrastructure vieillissante. L'Ontario a investi plus de 75 milliards de dollars dans l'infrastructure depuis 2003, et nous investirons 35 milliards de dollars supplémentaires au cours des trois prochaines années.

Non seulement l'Ontario a-t-il investi davantage, il a également investi plus intelligemment. En juin 2011, nous avons publié notre premier plan d'infrastructure sur 10 ans, *Construire ensemble*, qui présente un cadre stratégique pour l'investissement qui permettra de soutenir la croissance économique et les collectivités solides. Ce plan inclut des mesures importantes qui nous permettront de tirer le maximum de nos ressources limitées et d'assurer une bonne intendance de nos actifs, en renforçant la gestion des actifs, en améliorant l'approvisionnement et en collaborant avec nos partenaires du gouvernement fédéral, du secteur municipal et de l'industrie.

Le gouvernement fédéral a été un partenaire important pour assurer les besoins en infrastructure de la province. Grâce au plan Chantiers Canada et au plan d'action économique, l'Ontario et le gouvernement fédéral ont fait de grands pas en avant ensemble pour répondre aux besoins en matière d'investissement et pour bâtir en vue d'assurer un avenir prospère. L'Ontario reconnaît le niveau accru de financement qu'a consenti le gouvernement fédéral aux provinces, aux territoires et aux municipalités au cours de la dernière décennie.

Mais le travail n'est pas terminé, et l'infrastructure doit demeurer une priorité. D'un bout à l'autre du pays, les ordres de gouvernement doivent faire les investissements requis pour maintenir les actifs essentiels et développer de nouvelles infrastructures, afin que le Canada puisse continuer à faire concurrence sur le marché mondial. L'Ontario est engagé dans cette tâche et nous sommes heureux que le gouvernement fédéral se soit engagé à élaborer un plan d'infrastructure à long terme.

En nous basant sur l'expérience que nous avons vécue lorsque nous avons élaboré notre propre plan d'infrastructure à long terme, ainsi que sur nos études et nos consultations en cours, l'Ontario a le plaisir de fournir des recommandations au plan fédéral d'infrastructure à long terme et espère que le gouvernement fédéral les prenne sérieusement en considération. Un plan fédéral à long terme, assorti d'un financement prévisible, facilitera la planification et l'investissement intelligents par l'Ontario et les autres territoires de compétence. Nous nous réjouissons à l'idée de collaborer avec le gouvernement fédéral afin d'élaborer un plan qui soutient la croissance économique et la compétitivité et qui, de surcroît, utilise à bon escient les ressources publiques pendant la période d'incertitude économique et de réductions budgétaires que nous vivons.



Bob Chiarelli
Ministre de l'Infrastructure,
Ministre des Transports

Table des matières

1. Introduction

Les infrastructures : une priorité nationale 4
L'importance de la planification de l'infrastructure à long terme. 4
Principes du plan fédéral d'infrastructure à long terme 6

8

2. Investir dans l'infrastructure économique clé

L'investissement dans l'infrastructure : un impératif économique national 8
L'importance de l'infrastructure économique de base. 10
Orientation des investissements fédéraux sur l'infrastructure économique de base 16
Construire notre pays : une stratégie nationale sur le transport en commun et une stratégie nationale sur les passages frontaliers et les portes d'entrée 16

18

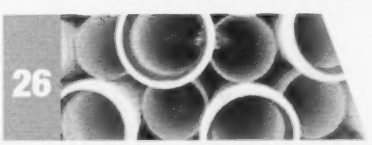
3. Augmenter les investissements du gouvernement fédéral

Augmenter les investissements pour rester concurrentiels à l'échelle mondiale 18
La responsabilité fédérale d'investir davantage. 18

22

4. Investir en Ontario pour investir dans le pays

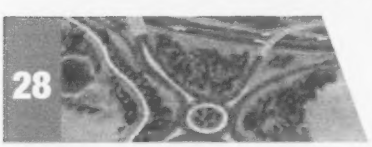
L'importance de l'Ontario pour l'économie nationale 22
Investir en Ontario pour maximiser le rendement des investissements fédéraux. 24
Une méthode équitable et stratégique d'affectation du financement 25



26

5. Planification de la gestion des actifs

Le « fossé de l'information » en investissement dans l'infrastructure 26
Comment intégrer la gestion des actifs au plan fédéral d'infrastructure à long terme 27



28

6. Innovation dans le secteur privé

Optimiser l'argent dépensé grâce à la diversification des modes de financement et d'approvisionnement 28
Comment favoriser un financement innovant dans le plan fédéral d'infrastructure à long terme . . 28

30

7. Simplification de l'administration

Investir dans des projets qui procurent le maximum d'avantages 30
Mettre l'accent sur les résultats et l'efficacité en matière d'administration des programmes. 31

34

8. Conclusion

Un plan fédéral d'infrastructure à long terme pour favoriser la compétitivité et la croissance économique 34
Résumé des recommandations de l'Ontario. 35

38

9. Références

Références 38

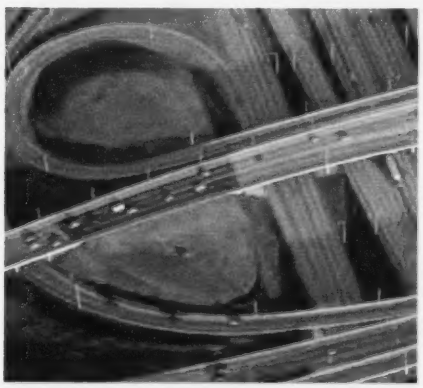
chapitre 1 | Introduction

Les infrastructures : une priorité nationale

L'économie du Canada traverse une phase critique. Tel que noté dans le budget fédéral de 2012, le Canada sort d'une récession, mais le pays « *évolue dans un contexte mondial qui change rapidement; il doit composer avec une concurrence croissante de la part des pays émergents et une économie mondiale qui demeure fragile et incertaine* ». L'économie de l'Ontario devient de plus en plus solide, et le gouvernement McGuinty prend des mesures vigoureuses pour développer l'économie et créer des emplois. Mais tous les ordres de gouvernement devront travailler davantage, alors que nous faisons face à des réductions budgétaires et à des défis économiques, tant au pays qu'à l'échelle internationale. Cela doit devenir un objectif commun et national en matière de politique.

Les infrastructures sont essentielles pour la croissance économique et la compétitivité aux niveaux national, provincial, territorial et municipal. Notre économie et notre qualité de vie dépendent de l'existence d'infrastructures efficaces et bien entretenues. Voilà pourquoi l'Ontario a réalisé de véritables progrès pour renverser le déficit en matière d'infrastructure et pour effectuer des investissements qui soutiendront notre économie et les communautés de toute la province. De 2004-2005 à 2011-2012, l'Ontario a investi en moyenne 9,5 milliards de dollars par an dans les infrastructures publiques, et investira plus de 35 milliards de dollars au cours des trois prochaines années.

Bien entendu, la livraison de projets d'infrastructure nécessite la collaboration de tous les ordres de gouvernement. Tous les gouvernements doivent travailler ensemble pour atteindre le niveau optimal d'investissement dans les infrastructures, et pour investir de manière à appuyer l'avenir économique du Canada. Par l'entremise du plan Chantiers Canada, l'Ontario, le gouvernement fédéral et nos partenaires municipaux ont collaboré pour livrer des projets d'infrastructure qui appuient une économie solide, à l'échelle locale, provinciale et nationale.



« Les trois paliers de gouvernement – fédéral, provincial et municipal – doivent collaborer pour relever ce défi pancanadien » qu'est le déficit en matière d'infrastructure.

– L'honorable Bob Chiarelli, ministre de l'Infrastructure et ministre des Transports de l'Ontario

L'Ontario a été encouragé par les investissements en infrastructure croissants du gouvernement fédéral au cours des dix dernières années, et il est heureux que le gouvernement fédéral sollicite la participation des provinces, des territoires, des municipalités et des intervenants pour élaborer le prochain plan fédéral d'infrastructure à long terme. Le plan fédéral d'infrastructure à long terme constitue une occasion importante de nous assurer que l'économie du Canada continue d'évoluer dans la bonne direction.

Lors de l'élaboration de ces recommandations, le ministère de l'Infrastructure de l'Ontario a procédé à un grand nombre de consultations parmi les ministères ontariens et nos partenaires municipaux, y compris l'Association des municipalités de l'Ontario et la Ville de Toronto. Nous avons également examiné la recherche la plus récente issue de groupes de réflexion, du monde universitaire, d'organismes internationaux et d'autres gouvernements du monde entier. Nos recommandations sont fondées sur des données probantes solides et les commentaires des intervenants et tiennent dûment compte des responsabilités et des objectifs pancanadiens du gouvernement fédéral.

L'importance de la planification de l'infrastructure à long terme

La livraison d'infrastructures bien entretenues qui répondent aux besoins d'une société nécessite un plan à long terme, afin d'orienter les décisions en matière d'investissement et de refléter la nature à long terme des biens d'infrastructure. Parce que la planification

« Presque tous les principaux décideurs, notamment les directeurs généraux d'hôpitaux, les présidents d'universités, les gestionnaires municipaux et les chefs de file du secteur de la construction ont maintenant adopté des périodes prévisionnelles de dix ans ou plus pour les décisions critiques en matière d'infrastructure. Ils ont besoin de partenaires gouvernementaux qui adoptent le même horizon de planification. »

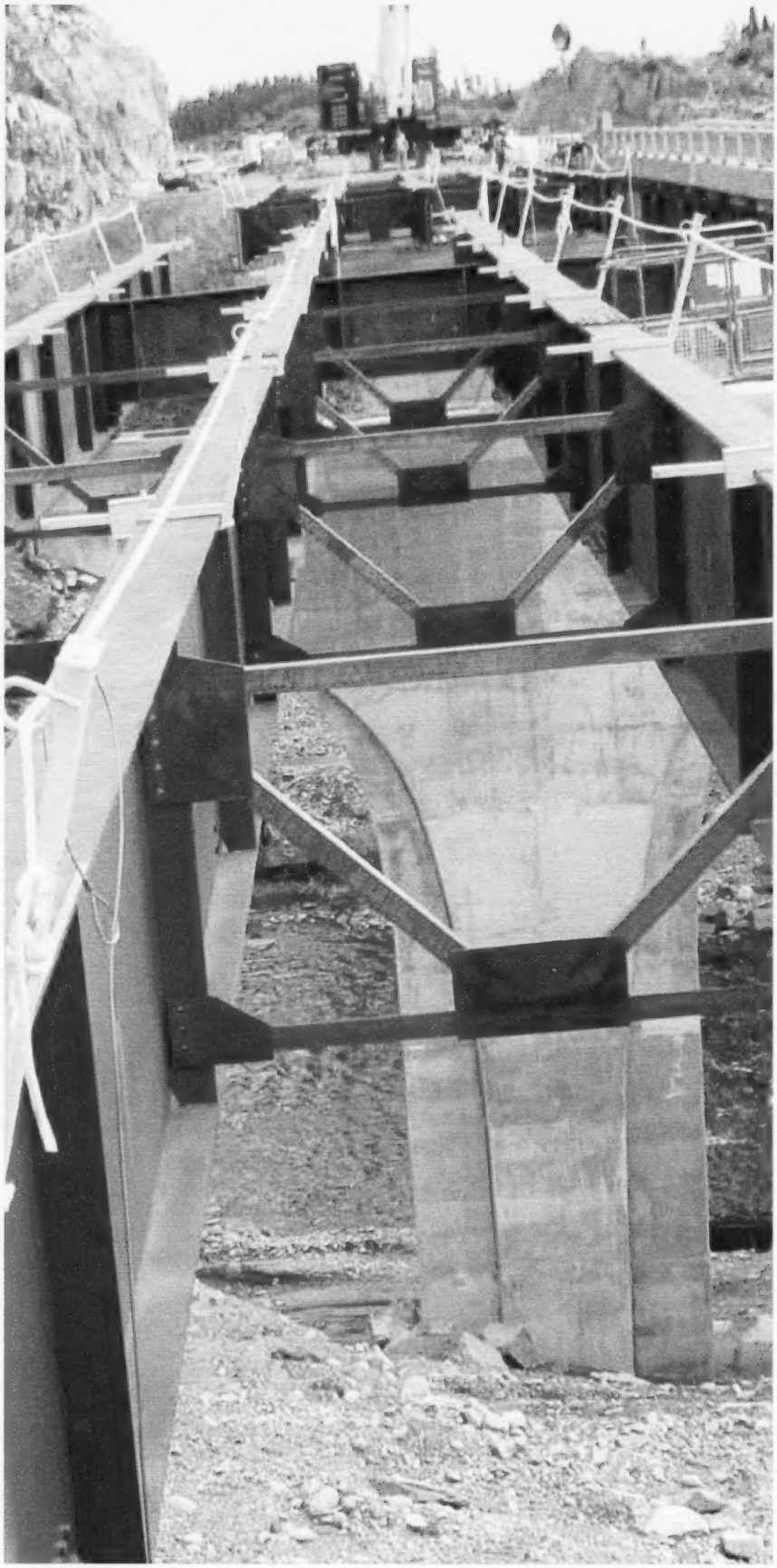
– L'honorable Bob Chiarelli, ministre de l'Infrastructure et ministre des Transports de l'Ontario

des infrastructures doit tenir compte des besoins présents et futurs, l'Ontario et les gouvernements du Canada et du monde entier, y compris le Royaume-Uni et la Nouvelle-Zélande, ont élaboré des plans d'infrastructure à long terme.

L'expérience de l'Ontario lui a révélé que la planification de l'infrastructure à long terme s'est avérée cruciale pour fournir l'infrastructure nécessaire permettant d'appuyer une économie solide et la prospérité. En 2005, nous avons publié notre premier plan d'infrastructure sur cinq ans, le plan *ReNouveau Ontario*. De 2009 à 2011, l'Ontario a livré des projets d'infrastructure afin de contrer la crise économique mondiale et protéger l'économie de l'Ontario. Pour la préparation du premier plan d'infrastructure à long terme décennal de l'Ontario, nous avons convoqué des tables rondes auxquelles ont participé les dirigeants municipaux de l'Ontario, les représentants communautaires, les individus qui assurent la conception et la construction des projets, ainsi que des Ontariennes et Ontariens. Bon nombre d'organismes et d'individus nous ont également fourni des présentations écrites. Ces conversations ont aidé à donner une forme au plan de l'Ontario. Spécifiquement, nous avons entendu les dirigeants des municipalités, du secteur parapublic et de l'industrie nous dire que les gouvernements doivent livrer des plans d'infrastructure qui reflètent leurs périodes prévisionnelles de dix ans (ou plus). Par conséquent, l'Ontario a alors lancé son propre plan décennal, *Construire ensemble*, en juin 2011.

Le plan d'infrastructure à long terme de l'Ontario est fondé sur trois thèmes globaux : investir pour la prospérité, harmoniser les services publics avec les changements démographiques, et assurer une bonne intendance qui repose sur une bonne gestion des actifs. Ces thèmes démontrent l'engagement de l'Ontario à non seulement investir dans l'infrastructure, mais aussi à investir *plus intelligemment* afin de maximiser les avantages pour l'ensemble de la province.

De plus, le plan d'infrastructure à long terme de l'Ontario est aligné avec les pratiques courantes en matière de planification de l'infrastructure : il est à long terme pour faciliter la planification efficace; il est fondé sur des principes et des données probantes solides; et il tient compte des besoins, des tendances et des défis économiques et sociaux plus larges. L'Ontario estime que le plan fédéral d'infrastructure à long terme devrait en faire de même, et nous sommes heureux de faire des recommandations dans le but d'élaborer un plan fédéral efficace.



Principes

du plan fédéral d'infrastructure à long terme

L'Ontario a identifié cinq principes qui, selon nous, devraient constituer la base du plan fédéral d'infrastructure à long terme. Les cinq principes reflètent les principes que nous avons nous-mêmes mis en œuvre dans *Construire ensemble*, ainsi que les études et les consultations menées auprès de partenaires municipaux et d'intervenants. De plus, les principes reflètent les « leçons apprises » du plan Chantiers Canada et du plan d'action économique. Chaque section du présent document présente des recommandations spécifiques qui aideront à mettre en œuvre ces principes :

- **Investir dans l'infrastructure économique clé :** pendant cette période difficile caractérisée par les réductions budgétaires et l'incertitude économique, les investissements fédéraux dans l'infrastructure devraient se concentrer sur les infrastructures économiques de base qui sont essentielles pour bâtir la prospérité de tous les Canadiens.

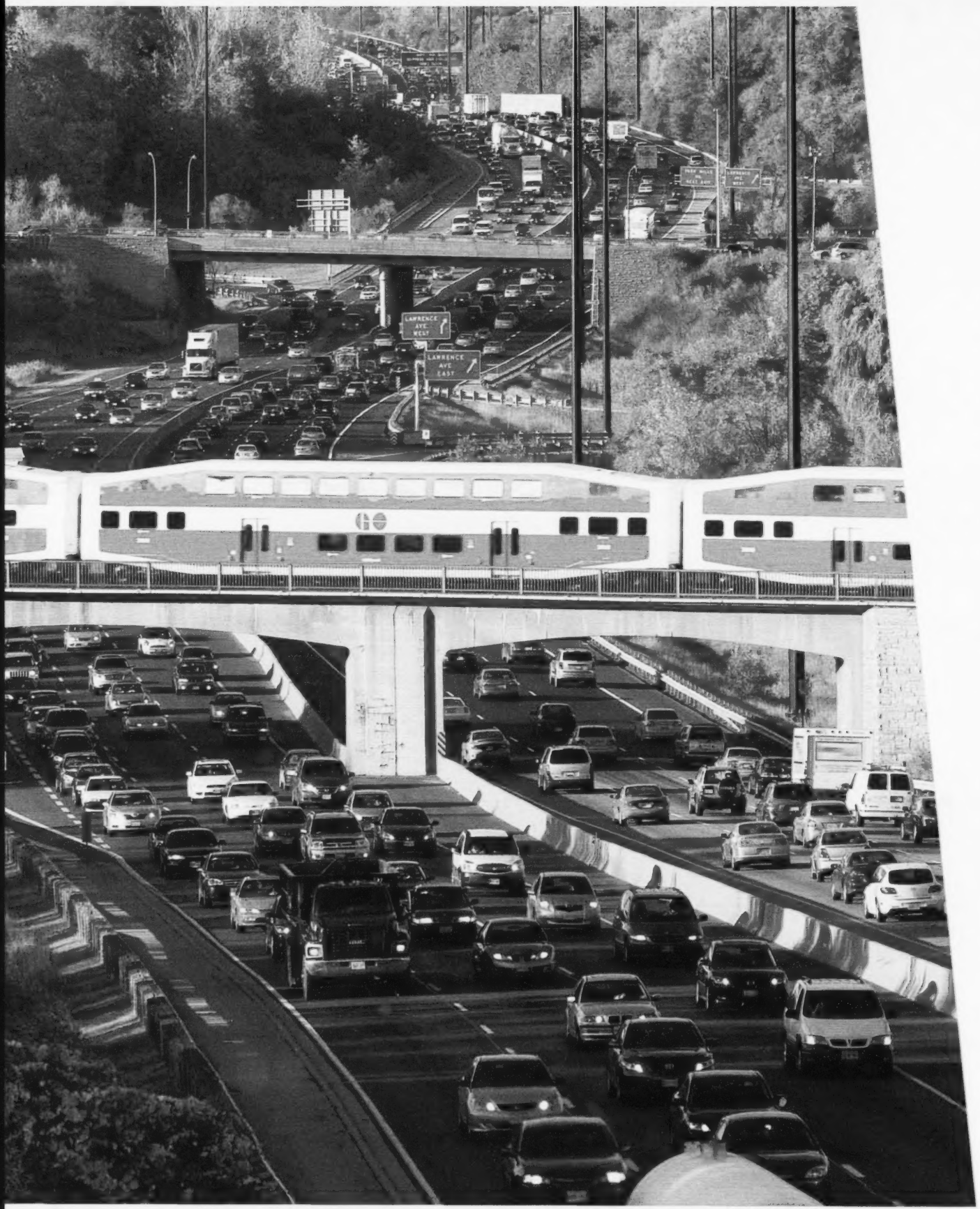
- **Augmenter les investissements du gouvernement fédéral :** fournir des investissements adéquats dans l'infrastructure est un impératif économique national. Le financement fédéral de l'infrastructure accordé aux provinces et aux territoires devrait augmenter, étant donné la capacité du gouvernement fédéral et les occasions d'investir, et il devrait être distribué aux provinces et aux territoires en fonction d'une méthodologie équitable et stratégique.

- **Planification de la gestion des actifs :** la planification efficace de la gestion des actifs et l'information à ce sujet devraient être intégrées aux décisions en matière d'investissement prises par tous les ordres de gouvernement, et les territoires de compétence devraient bénéficier du soutien nécessaire pour renforcer leur capacité de gestion des actifs, selon leurs besoins.

- **Innovation dans le secteur privé :** tirer parti de ressources et des compétences du secteur privé est une stratégie éprouvée qui permettra d'utiliser à bon escient les dollars limités en matière d'investissement public.

- **Simplification de l'administration :** les programmes fédéraux devraient être conçus pour mettre davantage l'accent sur les résultats et pour maximiser les avantages positifs découlant des investissements. Cela inclut la redéfinition de l'apport différentiel et des exigences en matière de partage des coûts, en plus de simplifier les procédures administratives. Les projets qui sont sur la bonne voie devraient pouvoir bénéficier de financement fédéral.

L'élaboration d'un plan d'infrastructure à long terme au Canada est une étape importante pour assurer la prospérité future de notre pays, et pour faire progresser la position de notre pays à titre de chef de file des investissements intelligents et stratégiques dans les infrastructures publiques. C'est une responsabilité que doivent partager tous les ordres de gouvernement du Canada.


LAWRENCE AVE WEST
LAWRENCE AVE EAST
GO

chapitre 2 | **Investir** dans l'infrastructure économique clé

L'investissement dans l'infrastructure : un impératif économique national

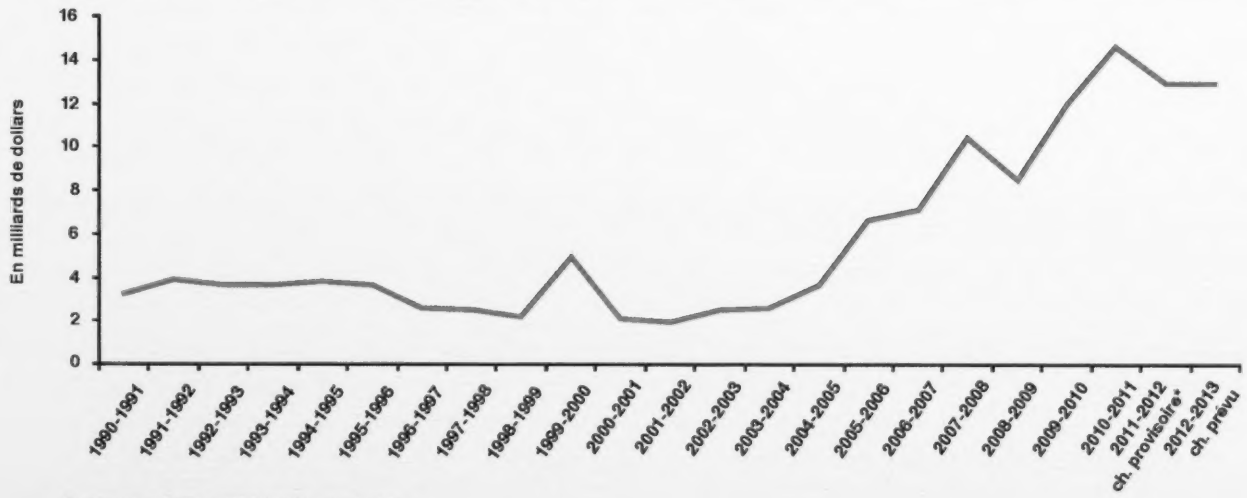
Les infrastructures publiques bien entretenues constituent l'armature d'une économie solide. Les experts sont d'accord pour dire que pour maintenir leur solidité et leur compétitivité économiques, les pays doivent investir pour entretenir leurs infrastructures, les renouveler et en développer de nouvelles. Selon *le Rapport Global sur la Compétitivité 2011-2012* du Forum économique mondial, l'infrastructure est l'un des 12 piliers de la compétitivité mondiale : « *Une grande infrastructure efficace est essentielle au fonctionnement efficace de l'économie* ».[1] Il n'est pas étonnant de constater que la qualité et la disponibilité des infrastructures sont des facteurs importants pour les entreprises qui doivent décider où investir.

> ***« Une infrastructure bien développée réduit l'effet de la distance entre les régions; elle intègre le marché national et le relie de façon peu coûteuse à des marchés dans d'autres pays et d'autres régions. »***
>
> *– Forum économique mondial, Rapport Global sur la Compétitivité 2011-2012, 2011.*

Au cours de la dernière décennie, les gouvernements du Canada, y compris le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario, ont augmenté l'investissement dans l'infrastructure pour renouveler, réparer et développer nos actifs d'infrastructure. En raison des sous-investissements effectués pendant les années 1970, 1980 et 1990, le Canada avait accumulé un déficit en matière d'infrastructure considérable à la fin du 20e siècle. Les actifs développés pendant la période de grande prospérité d'après-guerre, entre 1945 et le début des années 1970, avaient besoin de réparations considérables et de renouvellement alors qu'ils atteignaient la fin de leur cycle de vie. L'Ontario a abordé ce problème et a augmenté considérablement son investissement dans l'infrastructure depuis 2003; c'était une nouvelle ère de renouvellement pour la province. Le gouvernement fédéral a également réalisé des progrès importants en augmentant le financement pour l'infrastructure consenti aux provinces, aux territoires et aux municipalités, par l'entremise du plan Chantiers Canada et du plan d'action économique.

Toutefois, il reste encore beaucoup de pain sur la planche. D'un bout à l'autre du Canada,

Investissement total dans l'infrastructure de l'Ontario depuis 1990-1991



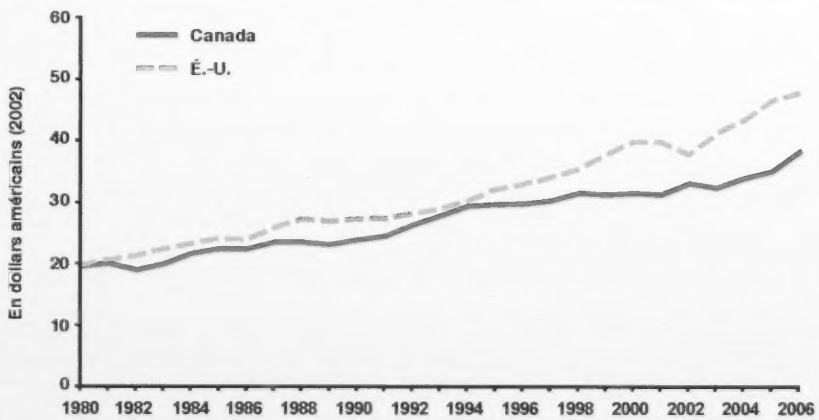
*Budget de l'Ontario 2012 (chiffre provisoire).

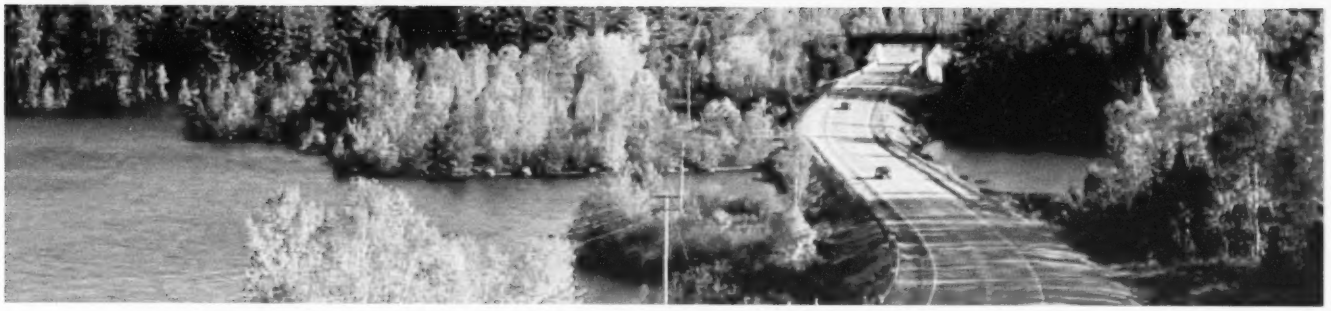
l'investissement dans les infrastructures publiques doit augmenter afin d'atteindre les niveaux optimaux qui permettent de maximiser les gains économiques. Notre croissance économique dépend d'une augmentation de l'investissement dans le renouvellement et le développement des infrastructures.

Pour attirer les investissements des entreprises dans nos collectivités, une infrastructure améliorée est également nécessaire. Une analyse du secteur effectuée par Booz Allen Hamilton estime qu'entre 2005 et 2025, un investissement mondial dans l'infrastructure de l'ordre de 41 milliards de dollars américains sera requis pour appuyer la croissance et le développement économiques internationaux.[2] Pour attirer les entreprises, le Canada doit prendre une longueur d'avance sur ses concurrents internationaux, et pour ce faire, le renforcement des infrastructures est une stratégie éprouvée. En fait, dans une enquête menée en 2009 auprès de cadres supérieurs de 21 pays, 90 pour cent d'entre eux ont affirmé que la qualité et la disponibilité de l'infrastructure avaient un impact *direct* sur leur choix lorsqu'ils décidaient où installer ou agrandir leurs activités commerciales.[3] Selon Statistique Canada, chaque dollar de dépenses sur les infrastructures publiques peut réduire de 11 cents les coûts pour les entreprises et réduire de 22 cents[4] les coûts de fabrication, ce qui en fait une stratégie efficace pour attirer les entreprises au Canada.

L'investissement dans l'infrastructure est également essentiel pour permettre au Canada de refermer « l'écart de productivité » persistant et rester concurrentiel au sein de l'économie mondiale. L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a noté qu'en dépit de la main-d'œuvre très instruite du Canada, le pays se classe toujours dans la moitié inférieure des pays de l'OCDE en ce qui concerne la productivité.[5] Lorsqu'arrive le temps d'aborder ce problème, l'infrastructure a un rôle à jouer. L'infrastructure publique constitue un intrant essentiel pour la production dans le secteur privé. Elle permet la concentration des ressources économiques et procure des marchés plus larges et plus profonds pour la production et l'emploi. À long terme, la productivité du capital privé est améliorée par l'infrastructure publique. Comme l'illustre le graphique ci-dessous, une étude effectuée par l'Institut de recherche en politiques publiques indique que les niveaux de productivité de la fabrication aux États-Unis ont devancé ceux du Canada entre le milieu des années 1990 et 2006 – période pendant laquelle l'investissement dans l'infrastructure a diminué de 3,5 pour cent

Production manufacturière par heure travaillée au Canada et aux États-Unis, 1980-2006





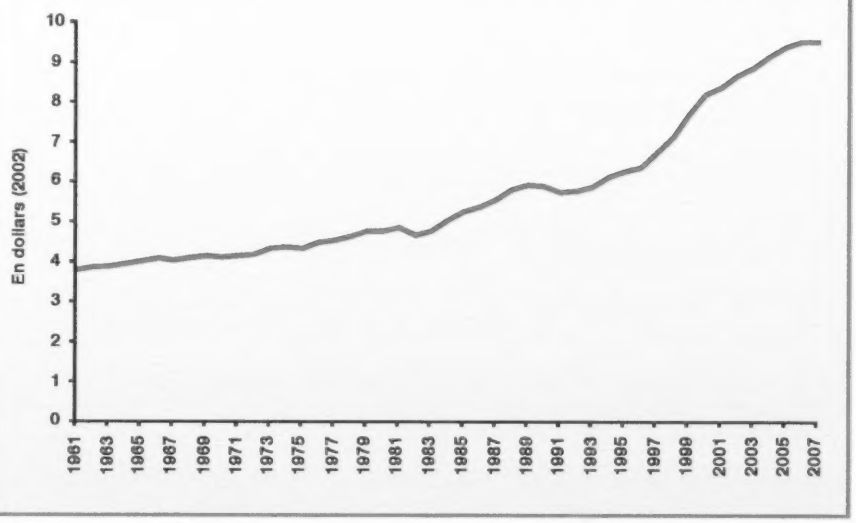
au Canada et a augmenté de 24 pour cent aux États-Unis. De plus, une augmentation de 10 pour cent par an de l'investissement dans l'infrastructure au Canada pourrait réduire les coûts unitaires de production de près de cinq pour cent par an, ce qui correspond à une augmentation de cinq pour cent de la productivité.[6] En Ontario spécifiquement, le Conference Board du Canada a conclu que le capital public avait représenté 12 pour cent des gains de productivité de la main-d'œuvre de 1980 à 2008.[7]

Au cours d'une période caractérisée par les réductions budgétaires et les défis économiques, l'infrastructure constitue un investissement prudent des fonds publics, parce qu'elle procure des rendements économiques importants. Le Centre canadien de politiques alternatives a calculé que les dépenses en infrastructure pouvaient créer plus de deux fois plus d'emplois que des réductions de l'impôt personnel d'un montant comparable.[8] Un examen de la recherche indique que selon les experts, le rendement du capital public au Canada s'établissait entre 11 et 25 pour cent.[9]

Qui plus est, selon l'Institut de recherche en politiques publiques, le rapport du produit intérieur brut (PIB) par unité d'infrastructure publique a augmenté avec le temps, comme l'illustre le graphique ci-dessous. Le rapport croissant du PIB par unité d'infrastructure publique pourrait refléter une utilisation plus efficace de l'infrastructure publique pour appuyer la croissance économique, mais il souligne également la nécessité d'investir davantage dans l'infrastructure. Le Canada a investi dans d'autres intrants à la production moins efficaces plutôt que dans l'infrastructure, ce qui fait augmenter le rapport entre le PIB et l'infrastructure.[10]

Le budget fédéral 2012 a réitéré l'engagement du gouvernement fédéral envers le soutien de la création d'emplois, la croissance économique et la compétitivité à l'échelle mondiale. On ne peut douter que l'investissement dans l'infrastructure soit un précurseur à ces objectifs.

PIB par unité de capital en infrastructure au Canada (productivité de l'infrastructure), 1961-2007



« On ne peut guère douter du fait qu'une infrastructure fiable et de qualité soit essentielle pour le commerce, la productivité et la croissance économique ... le taux d'expansion du capital consacré aux infrastructures a tendance à correspondre de près à la croissance du PIB réel. »

– TD Economics, Special Report: Much Ado About Infrastructure, 2009.

L'importance de l'infrastructure économique de base

Les actifs en matière d'infrastructure ne confèrent pas tous les mêmes avantages sur le plan économique. Le plan d'infrastructure à long terme de l'Ontario, *Construire ensemble*, met l'accent sur l'infrastructure économique de base qui permet de mettre les marchandises sur le marché, de transporter les travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail, et qui est essentielle pour que les entreprises puissent exercer leurs activités dans toute la province. Ce sont également les actifs dont les entreprises tiennent compte lorsqu'elles décident où investir. L'infrastructure économique de base fait principalement référence aux éléments suivants :

- les autoroutes;
- les routes et les ponts;
- les passages frontaliers et les portes d'entrée;
- le transport en commun;
- les réseaux d'eau potable;
- les réseaux d'eaux usées.

Les investissements dans l'infrastructure économique de base ont tendance à générer des rendements du capital investi plus rapides et plus abondants, par rapport à des investissements réalisés dans d'autres types d'infrastructures. De plus, les secteurs d'activité qui sont de gros utilisateurs de l'infrastructure économique de base ont tendance à être très importants et, donc, à être des moteurs de la croissance économique. En fait, les études ont démontré que l'infrastructure économique de base produit des avantages économiques deux fois plus importants que d'autres types d'infrastructures.[11] Pendant une période de réductions budgétaires, le gouvernement fédéral devrait cibler les investissements sur les infrastructures qui procurent des rendements importants aux économies locales, comme à l'économie nationale dans son ensemble.

L'infrastructure de transport, à savoir les autoroutes, les routes, les ponts et le transport en commun, constitue le système circulatoire de l'économie qui permet de faire bouger les marchandises et les individus. Selon Le Conference Board du Canada, un réseau de transport solide aide à trouver des travailleurs pour les emplois, ce qui fait augmenter la productivité et aide à lutter contre le chômage. Le transport permet également aux entreprises d'avoir un meilleur accès aux fournisseurs et aux acheteurs, et il génère des retombées en matière de connaissances parmi les individus et les sociétés, grâce à une plus grande interaction. Les entreprises peuvent également réaliser des avantages en matière de partage des coûts si elles sont bien reliées grâce à des réseaux de transport.[12] Pour mieux illustrer l'importance de l'infrastructure de transport, une enquête mondiale menée en 2009 auprès de cadres supérieurs a conclu que l'infrastructure de transport constitue le plus grand défi pour les entreprises en ce qui concerne les coûts d'exploitation, la capacité à attirer les employés, la croissance, la compétitivité et les investissements. Dans toutes les régions du monde, y compris en Amérique du Nord, le réseau routier était la principale source de préoccupations.[13]

L'infrastructure de transport est particulièrement essentielle au développement des communautés du Nord. Le Nord de l'Ontario comprend des régions riches et prospères étendues, qui recèlent d'occasions précieuses dont bénéficierait l'économie du Canada. L'infrastructure de transport relie les communautés nordiques entre elles et permet de transporter les marchandises vers les marchés internationaux et de livrer les produits essentiels comme la nourriture, le carburant et les services d'urgence aux communautés éloignées.

> ***« Le secteur du transport est un grand facilitateur sur le plan économique pour le Canada, en permettant aux secteurs à valeur ajoutée de se développer, de créer des emplois et de faire concurrence. »***
>
> *– Chambre de commerce du Canada, Stratégie sur le transport, 2009.*

La ceinture de feu, en particulier, est l'une des occasions de mise en valeur des minéraux les plus prometteuses pour l'Ontario depuis près d'un siècle, et l'infrastructure de transport est un facteur important pour lui permettre de réaliser son potentiel. Les estimations actuelles indiquent un potentiel de production de chromite sur plusieurs générations, ainsi qu'une production importante de nickel, de cuivre et de platine. L'exploitation de ces gisements minéraux contribuera à la création d'emplois et mettra l'économie nordique et les communautés autochtones en meilleure position de croissance à l'avenir. Les corridors de transport donneront accès aux chantiers miniers et appuieront également le développement socioéconomique en reliant les communautés éloignées.

Le Plan de croissance du Nord de l'Ontario du gouvernement provincial témoigne de l'engagement de l'Ontario à fournir cette infrastructure pour soutenir les communautés du Nord. Depuis 2003, l'Ontario a investi 3,4 milliards de dollars dans les autoroutes et les routes du Nord, ce qui comprend le soutien pour les commissions routières locales, les routes d'accès aux ressources et les routes hivernales. Le gouvernement fédéral est un partenaire important pour la pleine réalisation du potentiel de cette région. L'Ontario encourage le gouvernement fédéral à faire de l'infrastructure de transport une priorité pour l'investissement dans son plan d'infrastructure à long terme.

L'infrastructure du transport en commun est une composante spécifique du système de transport du Canada qui est essentielle au maintien de notre croissance économique. L'Ontario reconnaît les contributions faites par le gouvernement fédéral aux réseaux de transport en commun au Canada et en Ontario, particulièrement dans nos régions métropolitaines majeures comme la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH), Ottawa et Waterloo. Étant donné les avantages économiques considérables du transport en commun et la crise croissante de la congestion routière, le financement du transport en commun devrait être l'une des priorités du plan fédéral d'infrastructure à long terme.

« Un nombre croissant de Canadiens comptent sur le transport en commun; nos villes doivent être en mesure de répondre à cette demande. Cela signifie qu'il faut renouveler et étendre les réseaux d'autobus, de métro et de train léger et qu'il faut construire de nouveaux terminaux, gares et autres installations. »

– Infrastructure Canada, L'accent sur l'infrastructure : Améliorer le transport en commun pour le 21e siècle, 2012.

La publication d'Infrastructure Canada, *L'accent sur l'infrastructure : Améliorer le transport en commun pour le 21e siècle*, a identifié plusieurs avantages clés du transport en commun : permettre aux usagers de se rendre au travail et en revenir, améliorer le niveau de vie, attirer des investissements et des employés talentueux dans nos villes et combattre la congestion de la circulation urbaine et les coûts associés.[14] Avec la réduction de temps de déplacement quotidien et des coûts de déplacement des employés grâce à l'amélioration du transport en commun, la productivité des usagers est accrue et les entreprises peuvent attirer plus d'employés talentueux.

La publication *L'Accent sur l'infrastructure* d'Infrastructure Canada a également noté, avec raison, que l'accès au transport en commun est particulièrement utile pour les nouveaux arrivants au Canada et pour les jeunes Canadiens qui souhaitent participer dans notre économie et nos communautés.[15] De plus, avec le vieillissement de la population, de plus en plus de personnes se fieront au transport en commun, plutôt qu'aux voitures, pour leurs activités quotidiennes, et l'accessibilité et la coordination des systèmes de transport en commun devront augmenter. Pour fournir des options de transport en commun accessibles et étendues, des investissements ciblés s'avéreront nécessaires.

L'investissement dans les projets d'infrastructure du transport en commun procure également des avantages économiques immédiats. Par exemple, chaque dollar d'investissement en capital réel dans le Plan de transport régional Metrolinx pour la région du Grand Toronto et de Hamilton, surnommé *The Big Move*, hausserait le PIB de l'Ontario de 1,19 $.[16] De plus, la fabrication de véhicules pour le transport en commun et l'exploitation de systèmes de transport permettent de soutenir des emplois : les systèmes de transport en commun du Canada comptent 50 000 travailleurs et soutiennent 25 000 emplois supplémentaires dans d'autres secteurs, soit plus que la population de Saint John, au Nouveau-Brunswick.[17]

La préoccupation la plus urgente est l'importance du transport en commun pour réduire la congestion. Les villes de l'Ontario, en particulier la RGTH, font face à une crise de la congestion qui menace de chasser les entreprises et la prospérité. La congestion chasse les employés qualifiés, gaspille la productivité de la population active, ralentit le mouvement des marchandises et nuit à la capacité des entreprises de fonctionner et de se développer. À Toronto, se rendre au travail et en revenir prend en moyenne 80 minutes; c'est le temps le plus long de 21 villes majeures, dépassant même Londres, New York, Paris et Los Angeles.[18] On a estimé que dans la RGTH, la congestion coûtait 6 milliards de dollars par an.[19]

Dans une étude menée en 2011 sur les 24 principales régions urbaines au monde, Toronto s'est classée au huitième rang globalement, avec une quatrième place en ce qui concerne l'attrait pour la main-d'œuvre. La position de la région de Toronto a été diminuée par ses problèmes de transport, particulièrement un classement au dernier rang en ce qui concerne les temps de déplacement (80 minutes en moyenne).

– Toronto Board of Trade, Toronto as a Global City: Scorecard on Prosperity 2011, 2011.

Qui plus est, le problème ne fera que devenir de plus en plus complexe. Le nombre de déplacements matinaux en voiture, du lundi au vendredi, dans la RGTH, devrait passer de deux millions à trois millions en 2031, ce qui coûtera 15 milliards de dollars à la RGTH.[20] En voyant cette situation, l'expert Eric Miller, de l'Université de Toronto, a noté que la congestion était « *presque une question de vie ou de mort pour la ville... Les gens finiront par arrêter de venir ici pour y vivre. Les emplois disparaîtront parce que ce n'est tout simplement pas un endroit assez attrayant.* »[21]

C'est dans la RGTH que le problème de la congestion est le plus important en Ontario, mais il s'agit également d'une préoccupation dans d'autres villes majeures. À Ottawa, on prévoit que le matin, à l'heure de pointe, la demande de déplacements par personne augmentera de 38 pour cent entre 2005 et 2031. Pour lutter contre la congestion, Ottawa vise une répartition 70 pour cent à 30 pour cent entre l'automobile et le transport en commun, tout en notant que l'obtention d'un achalandage de 30 pour cent du transport en commun constitue un « *véritable défi* » qui nécessite la mise en œuvre exhaustive de « *stratégies en matière de services, de mesures de priorité pour le transport en commun, de lignes de transport rapide et de différentes mesures de soutien essentielles...* ».[22] Dans la région de Waterloo, le réseau routier est soumis à des contraintes importantes, malgré les investissements dans le renouvellement et l'expansion. Selon la région, « *environ 210 kilomètres de voie du réseau routier principal des régions urbaines ont atteint ou dépassent leur capacité pendant l'heure de pointe de l'après-midi... Si la région continue d'aborder le problème de la congestion croissance uniquement par l'expansion des routes, il faudrait étendre le réseau routier d'environ 25 pour cent d'ici 2031.* » De telles « *solutions axées sur les routes* » ne sont pas viables, car le terrain nécessaire pour de telles expansions n'est pas disponible.[23]

L'Ontario effectue des investissements importants afin de moderniser notre réseau de transport en commun et de lutter contre la congestion. Un exemple est le ***Lien air-rail (LAR)****. Le LAR procurera un service ferroviaire direct entre la gare Union au centre-ville de Toronto et l'aéroport international Pearson. Plus de cinq millions de personnes voyagent entre le centre-ville de Toronto et l'aéroport international Pearson, chiffre qui devrait passer à neuf millions d'ici 2020. Le LAR transportera 5 000 personnes par jour sur un parcours de 25 minutes, avec un départ toutes les 15 minutes. Uniquement pendant la première année, le LAR devrait éliminer 1,2 million de déplacements en voiture.*

L'Ontario a investi plus de 13 milliards de dollars pour soutenir le transport en commun dans la province depuis 2003 et a collaboré avec le gouvernement fédéral sur plusieurs investissements importants. Par exemple, pour répondre aux besoins en matière de mobilité de la population urbaine croissante d'Ottawa, l'Ontario et le gouvernement fédéral se sont engagés à verser chacun 600 millions de dollars pour appuyer le transport en commun rapide dans la ville d'Ottawa. Pour appuyer le transport en commun rapide dans la région de Waterloo, l'Ontario a engagé 300 millions de dollars et le gouvernement fédéral 265 millions. En fait, l'Ontario est le plus important investisseur dans les transports en commun au Canada.[24] Nous prévoyons d'effectuer des investissements considérables dans le transport en commun à l'avenir, mais nous avons également besoin de l'appui constant et adéquat du gouvernement fédéral.

L'Ontario n'est pas seul à demander un appui constant et accru du gouvernement fédéral pour le transport en commun. Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a recommandé : « *Dans le cadre du nouveau plan d'infrastructure... le gouvernement du Canada devrait continuer à reconnaître l'importance du transport en commun pour la santé économique, le niveau de vie et l'avancement technologique des communautés canadiennes et des gens qui vivent dans ces communautés.* »[25]

Lors d'une enquête menée auprès de 115 locataires industriels et de bureaux de la région du Grand Toronto, 76 pour cent des répondants ont affirmé que l'accès aux plaques tournantes en matière de transport était un facteur dominant lorsqu'ils décidaient où installer leurs bureaux, et 63 pour cent d'entre eux ont cité l'accès au transport en commun.

– Colliers International, GTA Tenant Sentiment Survey, 2010.

Les passages frontaliers et les portes d'entrée constituent également des actifs qui sont essentiels à l'avenir économique du Canada. Par l'entremise de ses initiatives Portes d'entrée et de l'accent mis sur le commerce international, le gouvernement fédéral reconnaît clairement que le Canada est une économie ouverte qui dépend des chaînes de production, du commerce et du tourisme transfrontaliers. Selon Statistique Canada, les exportations totales correspondaient à 31,1 pour cent du PIB du Canada.[26] Bien que le Canada soit en train de diversifier ses activités commerciales mondiales, le commerce vers les États-Unis représentait à lui seul 73,7 pour cent des exportations totales en 2011.[27] La carte ci-dessous illustre le volume important de l'activité économique qui transite par les principales portes d'entrée du Canada, et la concentration de l'activité commerciale internationale dans certaines régions.[28]

Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux s'efforcent de favoriser davantage les occasions commerciales grâce à la négociation de nouvelles ententes commerciales. Ces efforts doivent être appuyés par des liens de transport solides vers les frontières et les portes d'entrée. La congestion et les contraintes relatives à la capacité sont des problèmes qu'il faut régler.

L'Ontario reconnaît que le gouvernement fédéral a effectué des investissements dans les passages frontaliers et les portes d'entrée par l'entremise du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et les initiatives Portes d'entrée. L'Ontario et les autres provinces-portes ont besoin d'investissements fédéraux continus pour appuyer le renouvellement et l'expansion des passages frontaliers et des corridors commerciaux, qui constituent les artères vitales des activités commerciales internationales du Canada.

L'engagement du gouvernement fédéral à contribuer la moitié des coûts en capital admissibles, jusqu'à concurrence d'un milliard de dollars, au projet de construction de l'autoroute de Windsor-Essex, en Ontario, est un exemple du genre d'investissements qui devrait être maintenu dans le plan fédéral d'infrastructure à long terme. L'autoroute de Windsor-Essex est une autoroute à six voies, d'une longueur de 11 kilomètres, livrée par Infrastructure Ontario, qui procurera un accès direct entre l'autoroute 401 et le système des autoroutes inter-états des États-Unis, afin que la circulation puisse continuer de se déplacer de façon sécuritaire et efficace. La meilleure circulation routière permettra au Canada et aux États-Unis de faire des affaires plus facilement, tout en donnant un coup de pouce à l'économie locale. Les passages frontaliers et les portes d'entrée sont un domaine stratégique pour la coopération entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial.

Passages frontaliers et portes d'entrée du Canada

L'infrastructure de l'eau et des eaux usées constitue la dernière composante de l'infrastructure économique de base qui doit être une priorité pour l'investissement. L'eau est un intrant essentiel pour les industries et les communautés dans lesquelles les familles canadiennes vivent et travaillent. L'Ontario a effectué des investissements considérables dans l'infrastructure de l'eau potable et des eaux usées. Depuis 2003, la province a engagé des subventions de l'ordre de 1,8 milliard de dollars et, par l'entremise d'Infrastructure Ontario, des prêts de l'ordre de 1,9 milliard de dollars pour l'infrastructure municipale de l'eau potable et des eaux usées.

Toutefois, des investissements supplémentaires sont requis en Ontario et dans l'ensemble du pays, car, dans toutes les provinces et tous les territoires, de nombreux réseaux arrivent à la fin de leur durée de vie utile ou l'ont atteinte. L'étude de l'âge des infrastructures publiques menée par Statistique Canada a constaté qu'en 2007, les actifs de traitement des eaux usées avaient dépassé 63 pour cent de leur durée de vie utile.[29]

L'investissement dans l'infrastructure de l'eau potable et des eaux usées appuie l'activité économique dans plusieurs secteurs importants et permet également de créer de nouveaux emplois.[30] En 2009, la Fédération canadienne des municipalités estimait qu'en investissant dans moins de 400 projets relatifs à l'eau potable et aux eaux usées dans l'ensemble du Canada, près de 31 000 nouveaux emplois seraient créés, ce qui correspond approximativement à la population de Stratford, en Ontario.[31]

L'engagement de l'Ontario à assurer la viabilité financière et environnementale des systèmes d'eau potable et d'eaux usées est décrit dans notre plan d'infrastructure à long terme, *Construire ensemble*. Par exemple, l'Ontario se propose de procéder à des consultations à large échelle auprès d'intervenants des municipalités, du secteur du traitement de l'eau et des collectivités, concernant un règlement proposé sur le plan de durabilité des eaux municipales en vertu de la *Loi de 2010 sur le développement des technologies de l'eau*. La planification de la viabilité favorisera l'uniformité dans l'établissement des priorités relatives aux services de traitement de l'eau, ainsi que pour l'élaboration, la mesure et la déclaration des indicateurs de rendement. De telles activités peuvent appuyer l'amélioration de la gestion des actifs et des pratiques de gestion financière. L'appui du gouvernement fédéral est nécessaire pour renouveler les systèmes vieillissants d'eau potable et d'eaux usées, tout en tenant également compte de la croissance de la population et du changement climatique.

L'Ontario s'engage également à favoriser l'innovation et la conservation, afin d'utiliser nos ressources aquatiques à bon escient. Le plan d'infrastructure à long terme de l'Ontario inclut un engagement à encourager les municipalités à collaborer avec d'autres secteurs, c'est-à-dire l'industrie, le monde universitaire et les autres ordres de gouvernement, afin de mettre en œuvre des approches émergentes et de nouvelles technologies en matière d'eau potable et d'eaux usées. Nous collaborons également avec les municipalités pour les encourager à optimiser l'utilisation de l'infrastructure actuelle et à faire la promotion de la conservation auprès des résidents. L'Ontario fait appel au gouvernement fédéral pour offrir aussi un financement de soutien aux municipalités qui s'attaquent aux défis relatifs aux réseaux d'eau potable et d'eaux usées.

Orientation des investissements fédéraux sur l'infrastructure économique de base

Pendant une période de réductions budgétaires, le gouvernement fédéral devrait concentrer ses investissements sur le maintien et le développement des actifs d'infrastructure qui procurent le rendement des investissements le plus direct, le plus soutenu et le plus utile pour les économies locales et l'économie nationale. Cela signifie qu'il doit se concentrer sur les actifs de l'infrastructure économique de base identifiés précédemment.

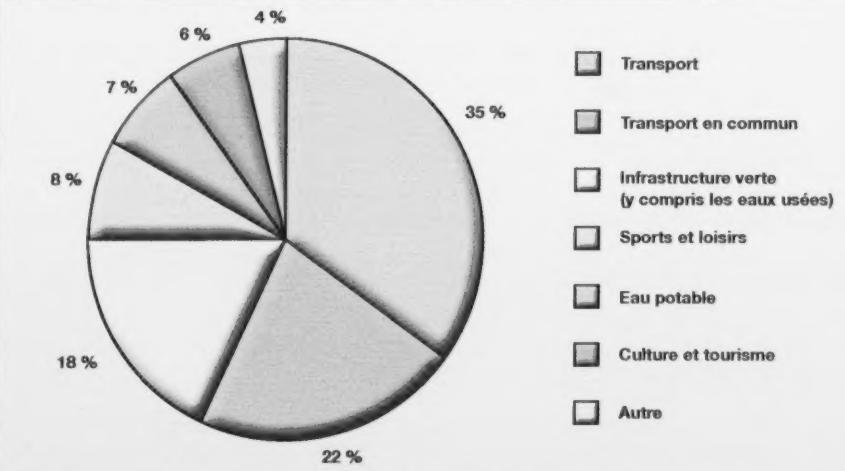
Depuis 2007, comme l'illustre le graphique explicatif, des parts importantes des engagements financiers du gouvernement fédéral, par l'entremise du plan Chantiers Canada et du plan d'action économique, ont été consacrées à l'infrastructure économique de base : par exemple, 35 pour cent au transport et 22 pour cent au transport en commun.[32] L'Ontario est convaincu que le gouvernement fédéral doit cibler ses investissements de façon encore plus précise sur les éléments de base de l'économie qui renforcent la compétitivité et la croissance dans nos communautés, qu'elles soient urbaines ou rurales, grosses ou petites, situées dans le nord ou dans le sud. Les programmes fédéraux de financement de l'infrastructure devraient se concentrer sur les éléments suivants :

- les autoroutes;
- les routes et les ponts;
- les passages frontaliers et les portes d'entrée;
- le transport en commun;
- les réseaux d'eau potable;
- les réseaux d'eaux usées.

Le financement fédéral devrait être accordé aux projets soutenus par des plans de gestion des actifs et des dossiers d'analyse solides, qui incorporent des données probantes objectives démontrant les répercussions économiques sur l'économie locale, régionale ou nationale.

Bien entendu, d'autres types d'infrastructure, allant au-delà des actifs économiques de base décrits ci-dessus, peuvent procurer des avantages économiques considérables. Le financement fédéral de l'infrastructure devrait se concentrer sur l'infrastructure économique de base, sans toutefois exclure d'autres catégories d'infrastructure, pourvu que ces projets soient également soutenus par des dossiers d'analyse solides.

Financement fédéral de l'infrastructure par catégorie*



**Le financement inclut le Fonds Chantiers Canada – volet Grandes infrastructures, le Fonds Chantiers Canada – volet Collectivités, le Fonds de stimulation de l'infrastructure et le Fonds pour l'infrastructure verte. Les catégories de financement reflètent la façon dont Infrastructure Canada classe les investissements.*
Source : Infrastructure Canada, Bâtir pour la prospérité : les infrastructures publiques au Canada, 2011.

Construire notre pays : une stratégie nationale sur le transport en commun et une stratégie nationale sur les passages frontaliers et les portes d'entrée

En plus d'une concentration générale sur l'infrastructure économique de base, l'Ontario estime que le gouvernement fédéral doit reconnaître l'importance de certaines catégories d'infrastructures, grâce à des stratégies de financement national ciblé, spécifiquement pour le transport en commun, ainsi que pour les passages frontaliers et les portes d'entrée. Le transport en commun et les passages frontaliers et portes d'entrée constituent deux catégories d'infrastructures qui sont essentielles pour construire notre pays et pour assurer l'avenir économique du Canada. Le gouvernement fédéral a investi dans ces actifs d'infrastructure économique de base par l'entremise du plan Chantiers Canada. Étant donné leur importance d'ordre nationale et leurs coûts considérables, l'Ontario

estime que le gouvernement fédéral devrait consacrer un financement dédié à ces actifs dans le plan fédéral d'infrastructure à long terme. Le financement de ces actifs devrait être affecté en fonction de mesures pertinentes, qui harmonisent les investissements avec les activités et les besoins économiques réels. L'Ontario demande au gouvernement fédéral d'élaborer une stratégie nationale sur le transport en commun et une stratégie nationale sur les passages frontaliers et les portes d'entrée plus robuste.

Une stratégie nationale sur le transport en commun est nécessaire étant donné les nombreux avantages du transport en commun pour les Canadiens, ainsi que pour aborder la crise économique causée par la congestion qui étouffe les centres urbains majeurs du pays. De par le passé, le gouvernement fédéral a octroyé du financement au transport en commun par l'entremise de différents programmes; toutefois, sans programme de financement permanent et exclusif, le transport en commun n'est que l'une des nombreuses priorités qui se font concurrence pour bénéficier des investissements fédéraux. Un programme dédié, qui serait à long terme et prévisible, contribuerait à l'expansion des services de transport en commun, à la promotion de l'intégration et à la réduction de la congestion, afin que les déplacements et le travail puissent être effectués de façon efficace dans nos villes.

De plus, le financement consenti au transport en commun devrait harmoniser les investissements avec les activités et les besoins de financement réels. L'Ontario encourage le gouvernement fédéral à fournir un financement ciblé des systèmes de transport en commun aux provinces et aux territoires, en se basant sur des mesures pertinentes, à savoir la part du nombre total d'utilisateurs à l'échelle nationale et la population. Le Programme de la taxe sur l'essence de l'Ontario peut servir de modèle utile pour déterminer l'affectation optimale du financement. L'Ontario distribue les recettes tirées de la taxe sur l'essence aux municipalités en utilisant une formule basée à 70 pour cent sur le nombre d'utilisateurs du transport en commun et à 30 pour cent sur la population. Cette approche a été reconnue comme approche fondée sur des principes, qui permet d'envoyer le financement là où il est le plus nécessaire.[33]

> ***« Pour maximiser les rendements économiques et environnementaux de ces investissements [dans le transport en commun], ceux-ci doivent cibler les villes les plus importantes du Canada. Le partage, ou " l'égalisation " des investissements fédéraux dans le transport en commun en les répartissant de façon disséminée dans l'ensemble du Canada, réduirait son application stratégique et les avantages pour le pays poussés à l'extrême. »***
>
> *– Mowat Centre for Policy Innovation, Putting Canada on Track: A Blueprint for a National Transit Framework, 2011.*

Une stratégie nationale sur les passages frontaliers et les portes d'entrée permettrait d'assurer que les portes d'entrée et les corridors commerciaux majeurs du Canada continueront à faciliter le commerce international efficace, plutôt que de créer des embouteillages. Le gouvernement fédéral a investi dans les passages frontaliers et les portes d'entrée par l'entremise du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, la Porte de l'Asie-Pacifique et les autres initiatives relatives aux Portes d'entrée. L'Ontario estime que le plan fédéral d'infrastructure à long terme devrait continuer à mettre l'accent sur le financement de ces infrastructures vitales. Toutefois, le financement ne doit pas être affecté aux portes d'entrée dans le cadre de différents programmes qui ne correspondent pas au volume commercial relatif. Le financement devrait être accordé dans le cadre d'une stratégie unique qui affecte le financement aux provinces et aux territoires en fonction d'une mesure pertinente et bien définie, comme les niveaux réels d'activités commerciales internationales. Le gouvernement fédéral a reconnu lui-même qu'*« une stratégie efficace en matière de portes et de corridors doit cibler les valeurs et les volumes les plus importants pour l'ensemble de l'économie du Canada »*.[34] Cela devrait inclure un financement ciblé affecté de façon stratégique.

Voici les recommandations de l'Ontario pour le plan fédéral d'infrastructure à long terme :

- adopter un objectif stratégique global afin de favoriser la compétitivité et la croissance économique du Canada;
- orienter ses investissements dans l'infrastructure économique de base afin de procurer les avantages maximums pour l'avenir économique du Canada, spécifiquement : le transport, y compris les autoroutes, les routes et les ponts, et le transport en commun; les passages frontaliers et les portes d'entrée; et les réseaux d'eau potable et d'eaux usées;
- procurer un financement aux projets qui sont soutenus par des dossiers d'analyse solides, qui démontrent clairement les avantages économiques prévus;
- inclure un financement dédié pour les infrastructures économiques essentielles, c'est-à-dire une stratégie nationale sur le transport en commun et une stratégie nationale sur les passages frontaliers et les portes d'entrée, qui affecte des fonds dédiés aux provinces et aux territoires en se fiant à des mesures pertinentes.

chapitre 3 | **Augmenter** les investissements du gouvernement fédéral

Augmenter les investissements pour rester concurrentiels à l'échelle mondiale

Il ne suffit pas d'orienter les investissements sur l'infrastructure économique de base pour appuyer l'avenir économique du Canada : il faut également des investissements totaux dans l'infrastructure plus importants.

Les experts ont généralement affirmé que, pour appuyer la croissance économique continue, les niveaux d'investissement dans l'infrastructure du Canada doivent augmenter. Une étude indépendante menée en 2010 a conclu que, mondialement, l'investissement dans l'infrastructure publique au Canada s'est élevé en moyenne à approximativement 3,1 pour cent du PIB depuis 2000, et qu'il devait augmenter de plus de 60 pour cent pour maximiser les rendements économiques potentiels.[35]

Le niveau d'investissement public dans l'infrastructure effectué au Canada est éclipsé par les niveaux d'investissement de nos concurrents sur les marchés mondiaux. The Economist a déclaré que l'Europe « *investit 5 % de son PIB dans son infrastructure, tandis que la Chine se lance sur une course pour l'avenir, avec 9 %* ».[36] Tous les territoires de compétence et tous les ordres de gouvernement doivent avoir un objectif commun en matière de politique, celui de réaliser le niveau optimal d'investissement dans l'infrastructure publique, étant donné notre intérêt commun pour le soutien d'une économie nationale forte.

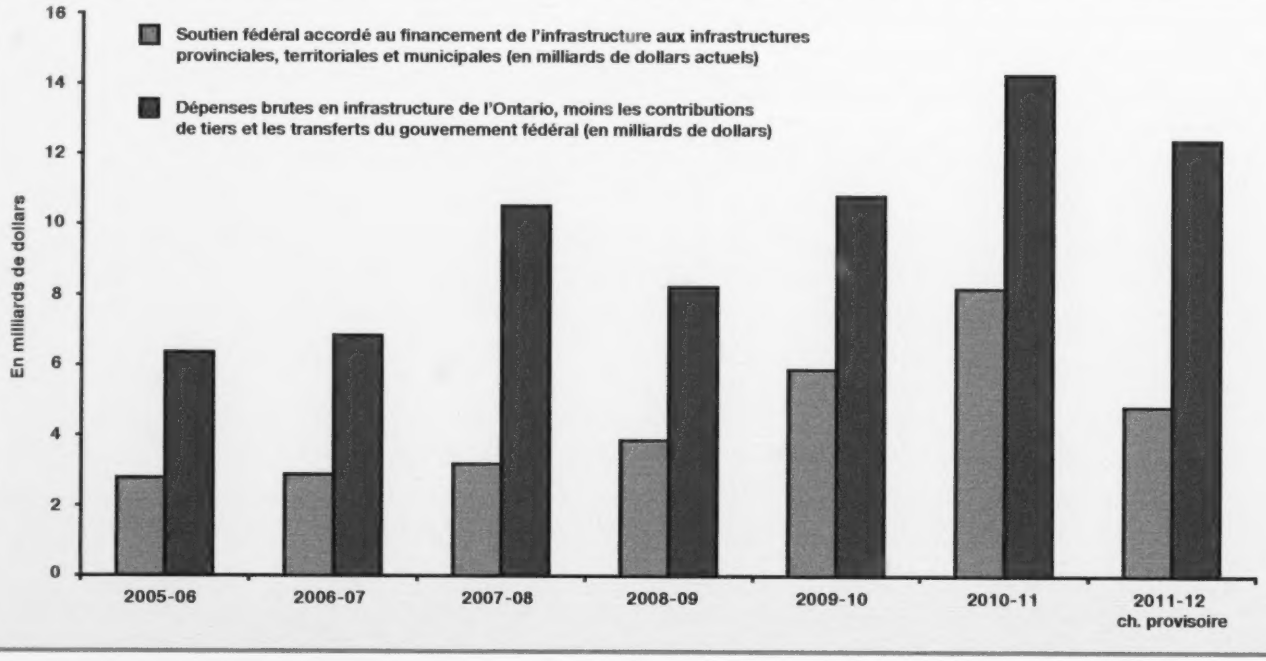
La responsabilité fédérale d'investir davantage

Dans son discours du Trône de 2011, le gouvernement fédéral affirme que les emplois et la croissance demeurent ses principales priorités; le respect de ces promesses nécessite un leadership à l'échelle nationale et un engagement à soutenir l'infrastructure. L'investissement dans l'infrastructure n'est pas une question de « qu'est-ce qui appartient à qui », mais bien de reconnaître le rôle essentiel de l'investissement dans l'infrastructure pour la compétitivité et la croissance économique, et de faire les investissements en conséquence.

Le financement fédéral consenti aux provinces, aux territoires et aux municipalités pour l'infrastructure va dans la bonne direction depuis 2000, passant de moins d'un milliard de dollars en 2000 à un maximum de 8,2 milliards de dollars en 2010.[37] L'Ontario félicite le gouvernement fédéral d'avoir augmenté son investissement dans l'infrastructure au cours de la dernière décennie. Toutefois, le gouvernement fédéral devrait investir davantage, et procurer un financement par l'entremise d'engagements à long terme afin de permettre une planification solide des infrastructures.

Comme l'illustre la figure ci-dessous, les niveaux des investissements fédéraux dans toutes les provinces, tous les territoires et toutes les municipalités combinés sont éclipsés par les niveaux d'investissement dans l'infrastructure du gouvernement de l'Ontario à lui seul.[38] De surcroît, les niveaux des investissements fédéraux ne sont qu'une fraction de ce que les municipalités dépensent sur l'infrastructure. Par exemple, en 2010, les investissements dans l'infrastructure municipale en Ontario se chiffraient à plus de 20,2 milliards de dollars.[39] En outre, le financement fédéral accordé aux provinces, aux territoires et aux municipalités ne représentaient que deux pour cent des dépenses fédérales en 2011-2012.[40] Le gouvernement fédéral a l'occasion d'investir encore plus dans l'infrastructure et de réaliser ses buts en matière de politique économique nationale.

Comparaison des investissements en infrastructure effectués par le gouvernement fédéral et l'Ontario



Investissement dans l'infrastructure effectué par le gouvernement de l'Ontario et le gouvernement fédéral[41]		
	Ontario	**Gouvernement fédéral**
Investissement dans l'infrastructure en 2011-2012 :	Plus de 12,4 milliards de dollars en investissement brut, net des transferts fédéraux et des contributions de tiers.	Plus de 4,8 milliards de dollars en financement consenti aux provinces, aux territoires et aux municipalités.
Pourcentage du PIB de 2011 :	1,9 pour cent	0,3 pour cent

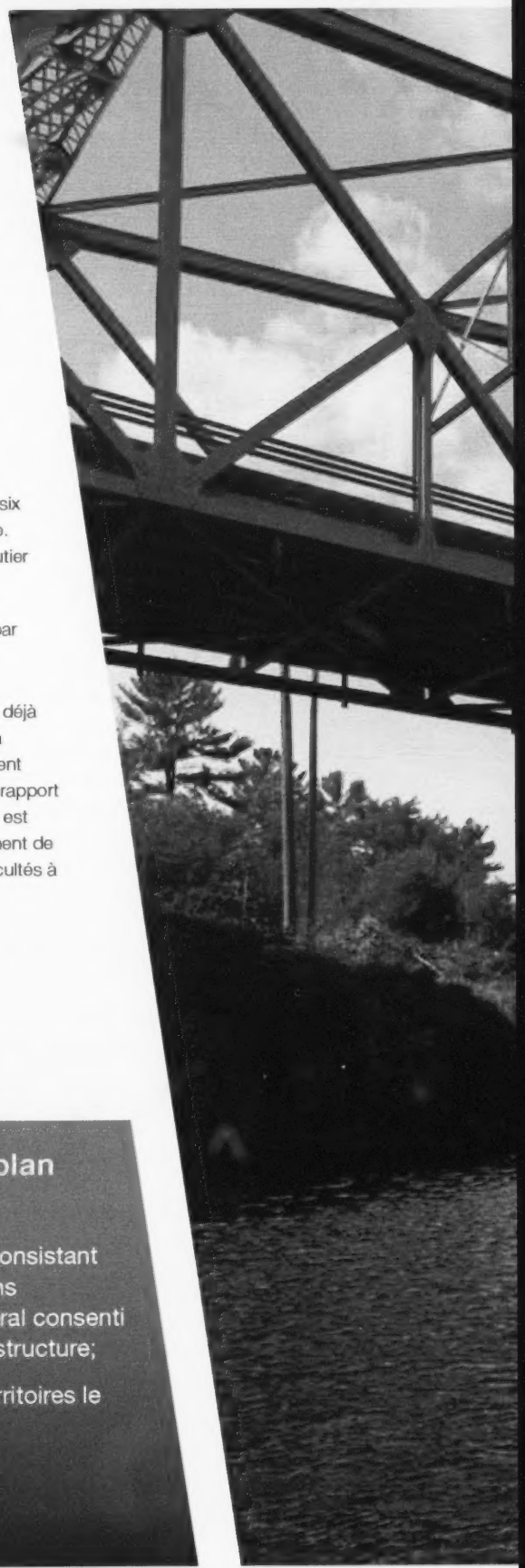
Investissement dans l'infrastructure par tête : plan Chantiers Canada par rapport aux budgets provinciaux 2012-2013	
Investissement annuel par tête du plan Chantiers Canada :[42]	Plus de 140 $ *(basé sur 33 milliards de dollars sur sept ans)*
Investissement dans l'infrastructure par tête moyen planifié en 2012-2013 dans toutes les provinces :[43]	Environ 1 300 $

L'Ontario estime que le gouvernement fédéral devrait augmenter le financement dans l'infrastructure consenti aux provinces, aux territoires et aux municipalités. Un investissement fédéral accru est non seulement un impératif économique national, mais également une question d'harmoniser les niveaux d'investissement avec la capacité fiscale des différents ordres de gouvernement. Avec sa capacité considérable à générer des recettes et un surplus fiscal prévu en 2015-2016,[44] le gouvernement fédéral devrait augmenter les transferts pour l'infrastructure aux autres gouvernements du Canada.

D'autres gouvernements nationaux, qui sont les concurrents mondiaux du Canada, reconnaissent l'impératif économique d'augmenter l'investissement dans l'infrastructure. Le gouvernement fédéral du Canada devrait faire de même s'il est sincère dans sa volonté d'attirer des entreprises et d'appuyer les activités commerciales internationales du pays.[45]

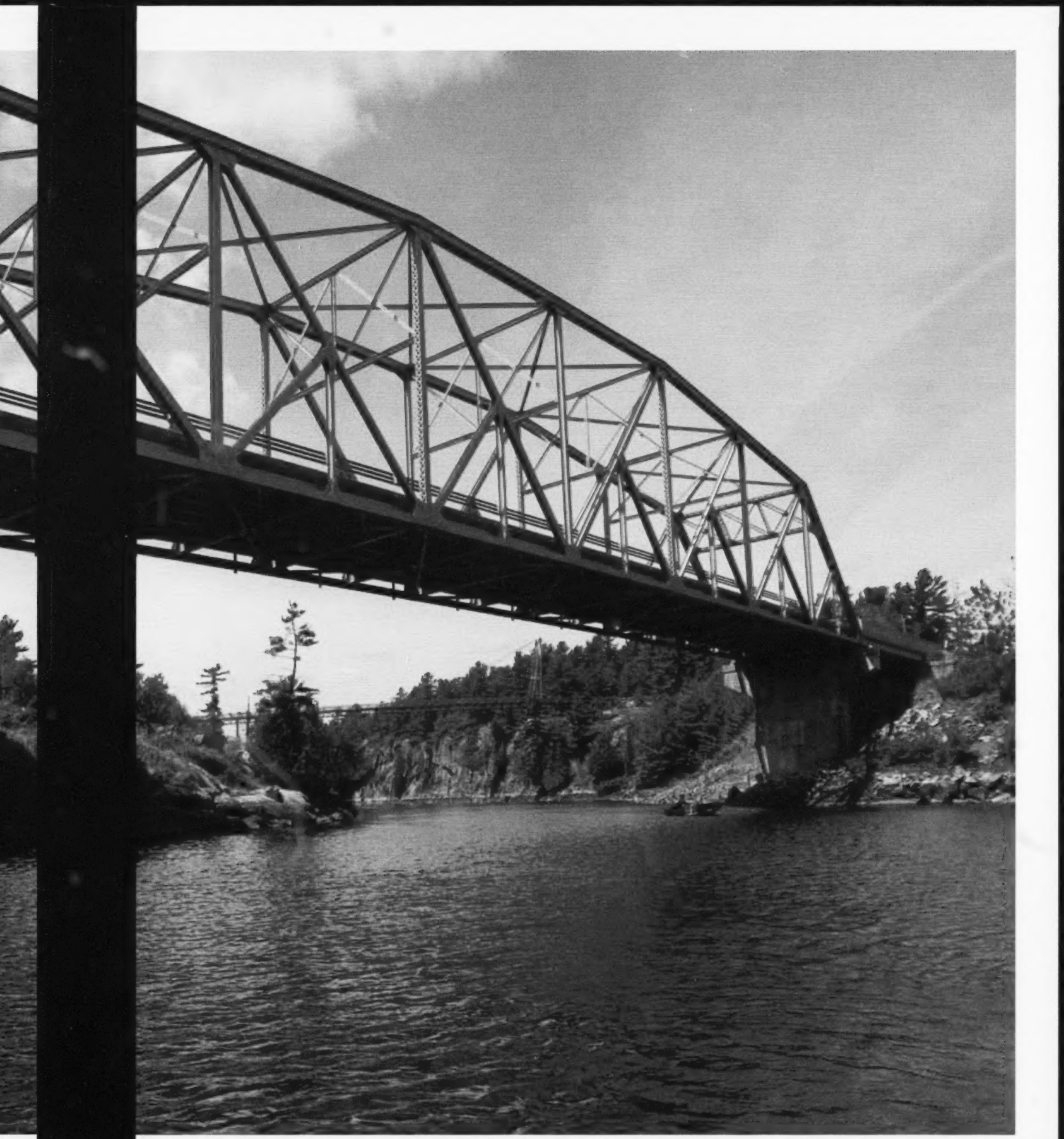
- Dans leur budget fédéral de 2012, les États-Unis ont proposé d'investir 556 milliards de dollars sur six ans pour améliorer l'infrastructure de transport de surface du pays, spécifiquement les autoroutes, le transport en commun et les chemins de fer. Cela correspond à près de 300 $ par tête par année, pour l'infrastructure de transport à elle seule.[46]
- Le programme Nation Building Program de l'Australie a affecté 36 milliards de dollars sur six ans à ses États et à ses territoires afin de soutenir les infrastructures de transport terrestre. Cela correspond à près de 265 $ par tête par année, pour l'infrastructure de transport routier et ferroviaire à elle seule.[47]
- En comparaison, le plan Chantiers Canada n'a affecté qu'un peu plus de 140 $ par tête par année, pour 17 catégories d'infrastructures.

Le plan Chantiers Canada arrive à échéance en 2014, mais la plupart des programmes sont déjà complètement affectés. Pendant une période d'incertitude économique mondiale, le Canada ne peut pas se permettre de retarder les investissements dans l'infrastructure qui permettraient d'améliorer notre productivité et notre compétitivité; nous risquons de prendre de retard par rapport à nos homologues du monde entier. L'Ontario considère que le plan et le financement qui lui est associé devraient commencer le plus tôt possible, afin d'éviter des lacunes dans le financement de l'infrastructure qui feraient en sorte que les provinces et les territoires éprouveraient des difficultés à élaborer des plans d'infrastructure à long terme.



Voici les recommandations de l'Ontario pour le plan fédéral d'infrastructure à long terme :

- soutenir l'objectif commun en matière de politique publique consistant à atteindre des niveaux optimaux d'investissement public dans l'infrastructure, en augmentant le niveau du financement fédéral consenti aux provinces, aux territoires et aux municipalités pour l'infrastructure;
- commencer à fournir un financement aux provinces et aux territoires le plus tôt possible.



chapitre 4 | Investir en Ontario
pour investir dans le pays

L'importance de l'Ontario pour l'économie nationale

L'économie bien diversifiée de l'Ontario signifie que la province joue un rôle clé dans l'économie actuelle et future du Canada. Bien que l'Ontario demeure un centre industriel, la province accueille également environ la moitié du secteur de la technologie et des communications du Canada, y compris des chefs de file comme IBM Canada et Celestica.[48]

Le plan fédéral d'infrastructure à long terme Ontario devrait cibler les investissements en Ontario afin de maximiser l'impact économique national. L'infrastructure de l'Ontario appuie la prospérité et le bien-être non seulement des Ontariens, mais également de tous les Canadiens. L'Ontario reste la province la plus importante en ce qui concerne l'activité économique et un carrefour des affaires et du commerce internationaux.

Qui plus est, chaque région de l'Ontario joue un rôle important dans le soutien de la force économique du Canada et de sa qualité de vie supérieure, comme l'illustre la carte à droite.[50]

En Ontario, il est indéniable que la région de Toronto est le centre des affaires au Canada, étant donné le nombre de sièges sociaux, la population active nationale et la taille de son secteur des services financiers. Il s'agit d'une ville internationale reconnue dans de nombreux classements mondiaux comme étant un endroit de haute qualité où il fait bon investir, travailler et vivre. Par exemple, l'étude *Cities of Opportunity* 2011 de PriceWaterhouseCoopers a classé Toronto au deuxième rang global, derrière New York, sur 26 villes majeures de toutes les régions du monde, et au deuxième rang en matière de capital intellectuel et d'innovation.[51]

La contribution de l'Ontario à l'activité commerciale canadienne :[49]

- Le commerce international de l'Ontario, importations et exportations comprises, s'est élevé à 437 milliards de dollars en 2011, ce qui représentait 49 pour cent du commerce international canadien.
- Chaque jour en 2010, des marchandises d'une valeur de 581 millions de dollars, importations et exportations comprises, traversent les passages frontaliers routiers entre l'Ontario et les États-Unis.
- En 2007 (l'année la plus récente pour laquelle l'impact du commerce sur le PIB était disponible), le commerce international transitant par l'Ontario soutenait plus de 400 000 emplois au Québec, plus de 48 000 emplois dans le Canada atlantique et plus de 200 000 emplois dans l'Ouest canadien.
- On prévoit que les exportations internationales de l'Ontario augmenteront de trois pour cent par an en moyenne sur les vingt prochaines années (de 2012 à 2032).

Les régions de l'Ontario : soutenir la force économique du Canada

- L'Ontario est le principal producteur de minerais au Canada.
- La valeur du secteur des minerais de l'Ontario s'établit à environ 8 milliards de dollars.

- La ceinture de feu contient l'un des gisements de chromite les plus importants au monde – la chromite est un ingrédient clé de l'acier inoxydable.
- Les forêts, les tourbières et les marécages qui constituent le Grand Nord séquestrent chaque année plus de 12 millions de tonnes de dioxyde de carbone de l'atmosphère. Au total, le Grand Nord stocke l'équivalent de 97 milliards de tonnes de dioxyde de carbone.

- La région de la Capitale nationale et Kingston possèdent la main-d'œuvre la plus instruite au Canada.
- Le Eastern Ontario Regional Broadband Network contribuera à fournir un accès Internet fiable à la plupart des résidents et des entreprises hors des principales villes de la région.
- Parmi les occasions économiques clés dans l'est de l'Ontario, on peut citer le secteur nucléaire, l'aérospatiale, la gestion de la chaîne d'approvisionnement et la haute technologie.

- Le sud-ouest de l'Ontario est la région de l'automobile du pays; elle produit plus de 35 % de tous les véhicules construits au Canada.
- Il contient certaines des meilleures terres agricoles au Canada, dont plus de 60 % sont consacrés aux plantes oléagineuses, à la culture des céréales ou à l'élevage de bétail.
- 69 % des exportations du Canada vers les États-Unis et 48 % des importations des États-Unis vers le Canada transitent par le sud-ouest de l'Ontario.

- La région élargie du Golden Horseshoe est l'économie métropolitaine la plus importante du Canada et accueille 40 % des sièges d'entreprises du Canada.
- La région représente environ 25 % du PIB du pays.
- Toronto est le deuxième centre de services financiers en importance en Amérique du Nord et accueille 75 % des banques étrangères au Canada et 65 % des sociétés de régime de retraite du pays.

Investir en Ontario pour maximiser le rendement des investissements fédéraux

L'Ontario est le carrefour de nombreuses industries qui appuient les emplois et la croissance d'un bout à l'autre du Canada, ainsi que la principale porte d'entrée du commerce international du Canada. En ciblant le financement fédéral de l'infrastructure en Ontario, l'impact des investissements sur la croissance économique et la compétitivité nationales sera maximisé et des effets de débordement se feront sentir d'un océan à l'autre.

« Chaque dollar de dépenses réelles en infrastructures publiques [en Ontario] génère 1,11 $ en PIB réel. »

– Le Conference Board du Canada, Les répercussions économiques de l'infrastructure publique en Ontario, 2010.

Un exemple de cette situation est le projet de mise en valeur de la ceinture de feu, dans le Nord de l'Ontario. La ceinture de feu est l'une des occasions de mise en valeur de minéraux les plus prometteuses pour l'Ontario depuis près d'un siècle, avec l'un des gisements de chromite les plus importants en Amérique du Nord. Comme l'a indiqué le premier ministre McGuinty dans sa lettre du 8 mai 2012 au premier ministre Stephen Harper sur ce sujet important :

« Les économies de la Chine et de l'Inde devraient se développer considérablement au cours des prochaines années et alimenteront la demande supplémentaire pour des matières brutes comme la chromite. La production de chromite, qui est un nouveau produit de base, nous permettrait de faire concurrence pour la première fois à des territoires comme l'Afrique du Sud. La ceinture de feu représente donc une occasion économique stratégique pour l'Ontario et le Canada. »

Ces gisements précieux se situent dans une région humide et éloignée, sans accès à l'électricité; des investissements considérables seront requis pour développer les infrastructures requises, particulièrement l'infrastructure de transport. L'Ontario demande le soutien du gouvernement fédéral afin de tirer parti au maximum de cette occasion importante de développement économique et social. Non seulement ce projet promet de procurer des impacts économiques importants à l'échelle nationale et de créer des emplois, mais il favorisera également l'éducation, la formation, le développement social et le bien-être économique des communautés des Premières Nations de cette région. L'élargissement des possibilités économiques pour les peuples autochtones et l'amélioration des infrastructures des réserves sont des objectifs majeurs en matière de politique du gouvernement fédéral, qu'il a décrits dans le budget fédéral de 2012.

Une méthode équitable et stratégique d'affectation du financement

Le financement fédéral de l'infrastructure doit être affecté en utilisant des méthodes qui alignent les investissements de manière à procurer les rendements économiques les plus élevés, et qui sont équitables et justes pour tous les territoires de compétence. L'Ontario recommande que le gouvernement fédéral utilise principalement les calculs par tête pour affecter le financement des infrastructures aux provinces et aux territoires, et utilise des mesures pertinentes pour affecter le financement requis aux investissements stratégiques en matière d'infrastructure, comme une stratégie nationale sur le transport en commun et une stratégie nationale sur les passages frontaliers et les portes d'entrée. Le financement au transport en commun devrait être affecté en fonction du nombre d'utilisateurs et de la population. La méthode utilisée par l'Ontario pour distribuer le programme provincial de taxe sur l'essence peut servir de modèle utile. Le financement est affecté en fonction d'une formule basée à 70 pour cent sur le nombre d'utilisateurs et à 30 pour cent sur la population. Le financement accordé aux passages frontaliers et aux portes d'entrée devrait refléter l'activité commerciale internationale réelle.

Cette approche de l'affectation des fonds reflète mieux l'importance de l'infrastructure en ce qui concerne les avantages générés pour l'économie nationale. La distribution du financement aux provinces et aux territoires en utilisant principalement des affectations par tête et des mesures stratégiques pertinentes pour les programmes ciblés permettra d'harmoniser les investissements avec l'activité économique réelle. Il s'agit d'une approche stratégique qui est en même temps juste et équitable. Les investissements requis pour le transport en commun et les passages frontaliers et portes d'entrée doivent refléter le nombre d'utilisateurs et l'activité commerciale; il est donc juste et approprié d'affecter le financement en fonction de ces mesures. De plus, sans ces fonds dédiés et stratégiques, les territoires de compétence qui ont des réseaux de transport en commun importants et une grande activité commerciale doivent détourner des ressources considérables à ces ressources à forte intensité de capital, qui sont utiles pour l'économie nationale. Cela signifie qu'en définitive, certains territoires de compétence reçoivent une part par tête beaucoup moins élevée du financement fédéral pour soutenir l'infrastructure importante pour leurs communautés, comme les autoroutes, les routes, les ponts, les réseaux d'eau potable et les réseaux d'eaux usées.

Pour fournir un financement aux provinces et aux territoires de façon équitable et stratégique, le gouvernement fédéral devrait utiliser principalement des affectations par tête et un financement dédié pour soutenir le transport en commun et les passages frontaliers et postes d'entrée, calculées en fonction de mesures pertinentes.

Voici les recommandations de l'Ontario pour le plan fédéral d'infrastructure à long terme :

- affecter le financement fédéral aux provinces et aux territoires en utilisant principalement des affectations par tête, ainsi que des affectations fondées sur des mesures pertinentes pour une stratégie nationale sur le transport en commun et une stratégie nationale sur les passages frontaliers et les portes d'entrée.

chapitre 5 | **Planification** de la gestion des actifs

Le « fossé de l'information » en investissement dans l'infrastructure

Les gouvernements du Canada ne peuvent pas se permettre de laisser les infrastructures essentielles s'effriter, pas plus qu'ils peuvent se permettre de dépenser de l'argent pour investir dans des infrastructures qui ne sont pas prioritaires. La solution : identifier les priorités et harmoniser les investissements effectués par les différents ordres de gouvernement.

La compréhension de l'étendue, de l'âge et de l'état de l'infrastructure permet aux décideurs de reconnaître les différents besoins en matière d'investissement relatifs aux actifs d'infrastructure, ainsi que leurs priorités relatives. Cela habilite également les fonctionnaires à investir dans le renouvellement et les réparations nécessaires, plutôt qu'attendre et faire face à des coûts de remplacement plus élevés.

Malheureusement, nous ne disposons pas d'informations complètes sur l'état des infrastructures au Canada. Sans plans de gestion des actifs en place, il est difficile pour les municipalités d'identifier leurs besoins les plus urgents en matière d'infrastructure. Les partenaires municipaux de l'Ontario lui ont dit qu'ils ne disposent pas de la capacité en matière de personnel, des compétences, des ressources et des outils requis pour la planification de la gestion des actifs.

Et sans cette information, les municipalités demandent un financement fédéral et provincial/territorial pour des projets qui ne sont pas toujours une priorité objective. Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux ne disposent pas des renseignements nécessaires sur les actifs pour leur permettre de prioriser les demandes de financement.

Le plan d'infrastructure à long terme de l'Ontario, *Construire ensemble*, inclut des mesures importantes qui permettront de renforcer la planification et les pratiques de gestion des actifs. Chaque ministère provincial qui possède et exploite des éléments d'infrastructure est tenu de préparer et de mettre à jour un inventaire annuel de ces derniers, de même qu'un plan d'entretien de ces actifs, en se fondant sur un cadre uniforme. En tenant compte de ce travail, la province publiera régulièrement un rapport sur *l'état de l'infrastructure ontarienne* qui décrira le portefeuille des infrastructures et indiquera les principaux critères de mesure du rendement et points de référence. De plus, toute université ou municipalité, tout organisme de services sociaux ou autre partenaire recevant des paiements de transfert qui demande à la province une importante mise de fonds pour le financement d'immobilisations sera tenu de publier un plan public détaillé de gestion des biens. Ce dernier décrira le portefeuille d'infrastructure du promoteur et en indiquera les lacunes. L'analyse qui appuie la demande en question devra être effectuée dans le contexte de l'ensemble du portefeuille visé par le plan de gestion des actifs.

La Stratégie relative aux infrastructures municipales de l'Ontario :

L'Ontario a récemment publié une Stratégie relative aux infrastructures municipales qui exigera que les municipalités qui demandent un financement provincial pour l'infrastructure démontrent la manière dont leur projet s'insère dans un plan de gestion des actifs exhaustif. Les plans de gestion des actifs aident les municipalités à prendre des décisions intelligentes en matière de planification concernant la construction, l'exploitation, l'entretien, le renouvellement et le remplacement de l'infrastructure à long terme.

Par l'entremise de cette stratégie, l'Ontario fournira aux municipalités 60 millions de dollars au cours des trois prochaines années. Jusqu'à 9 millions de dollars seront consacrés à aider les municipalités à préparer leurs plans, tandis que les fonds restants seront utilisés pour les projets critiques identifiés dans ces plans achevés.

Les collectivités admissibles peuvent demander ce financement afin de les aider à préparer des plans de gestion des actifs. La date limite pour présenter leur demande est le 22 octobre 2012. Un guide et une trousse d'outils en ligne sont disponibles pour aider les municipalités à préparer leurs plans de gestion des actifs. Des renseignements supplémentaires concernant la stratégie sont disponibles à l'adresse www.ontario.ca/infrastructuremunicipale.

Comment intégrer la gestion des actifs au plan fédéral d'infrastructure à long terme

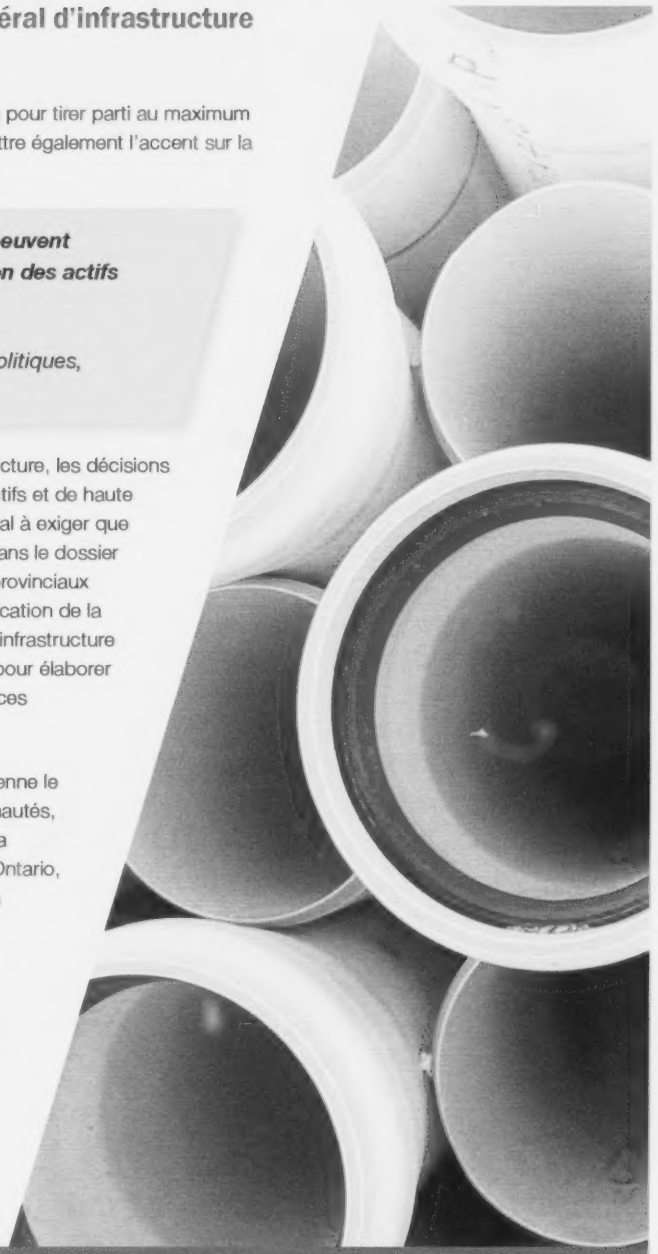
L'Ontario met l'accent sur les décisions intelligentes et la gestion des actifs pour tirer parti au maximum de ressources limitées. L'Ontario encourage le gouvernement fédéral à mettre également l'accent sur la gestion des actifs dans son plan d'infrastructure à long terme.

> ***« Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux peuvent facilement ajuster leurs cadres politiques pour inclure la gestion des actifs dans leurs objectifs. »***
>
> *– Guy Félio, « Managing Canada's Infrastructure Gap », Options politiques, décembre 2007-janvier 2008.*

L'Ontario recommande que dans tous les programmes fédéraux d'infrastructure, les décisions relatives aux investissements soient fondées sur des renseignements objectifs et de haute qualité sur les actifs. L'Ontario encourage fortement le gouvernement fédéral à exiger que les propositions de financement incorporent le plan de gestion des actifs dans le dossier d'analyse et la demande. Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux devraient tenir compte des renseignements relatifs à la planification de la gestion des actifs lors de la sélection des projets, en mettant l'accent sur l'infrastructure économique de base. Les municipalités qui ont fait des efforts importants pour élaborer des plans de gestion des actifs seront en bonne position pour participer à ces programmes fédéraux.

L'Ontario recommande également que le plan fédéral d'infrastructure soutienne le renforcement des capacités de gestion des actifs dans les petites communautés, pour leur fournir l'aide dont elles ont besoin en matière de planification de la gestion des actifs. Le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale Canada-Ontario, par exemple, a représenté un bon départ pour aider les municipalités et les commissions de services locales à améliorer et à augmenter leur capacité à gérer leurs actifs d'infrastructure. Toutefois, on peut en faire plus, et on doit en faire plus.

Le plan fédéral d'infrastructure à long terme devrait inclure un programme de financement distinct visant à aider les territoires de compétence à acquérir les ressources et les compétences requises pour créer, maintenir et utiliser des plans de gestion des actifs. Une aide ciblée permettra aux petites communautés d'identifier régulièrement les domaines d'investissement optimaux, comme le font les communautés plus importantes et l'Ontario.



Voici les recommandations de l'Ontario pour le plan fédéral d'infrastructure à long terme :

- exiger que les renseignements sur la gestion des actifs soient intégrés aux demandes de financement faites à tous les programmes fédéraux d'infrastructure, afin que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux puissent identifier les besoins en matière d'investissement et prioriser les projets de façon efficace;
- inclure un financement ciblé aux provinces et aux territoires, afin de renforcer la capacité de gestion des actifs dans les communautés qui ne disposent pas des capacités suffisantes pour exécuter régulièrement des activités de gestion des actifs.

chapitre 6 | **Innovation** dans le secteur privé

Optimiser l'argent dépensé grâce à la diversification des modes de financement et d'approvisionnement

Pour maximiser la valeur de l'investissement public dans l'infrastructure, il faut non seulement une planification intelligente, mais également avoir recours à des méthodes innovantes de livraison de projet et maximiser les compétences provenant de l'extérieur du gouvernement.

Depuis son établissement en 2005, Infrastructure Ontario a mis plus de 50 projets DMFA sur le marché, pour une valeur nette de près de 21 milliards de dollars en construction d'immobilisations.

La diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA) ou les partenariats publics-privés (PPP) optimisent l'argent dépensé en faisant participer le secteur privé à la livraison des projets d'infrastructure. Pour cette raison, la DMFA peut générer des économies en tirant parti des compétences et de l'innovation du secteur privé, et en répartissant le risque de façon appropriée entre les partenaires du secteur public et du secteur privé. Demander aux entreprises du secteur privé de payer les dépassements des coûts ou des budgets crée les incitatifs requis pour s'assurer que les projets sont menés à bien à temps et en respectant les budgets. Les études démontrent que les projets DMFA ont généré des économies considérables en Ontario, en Colombie-Britannique, en Alberta et au Québec.[52]

Par l'entremise d'Infrastructure Ontario (IO), le gouvernement de l'Ontario a eu recours au modèle de DMFA pour mener à bien plus de 20 projets importants et générer des économies de plus d'un demi-milliard de dollars depuis 2005. L'Ontario est fier que les compétences d'Infrastructure Ontario soient reconnues à l'échelle internationale et par PPP Canada. IO et PPP Canada ont établi un partenariat afin de soutenir les initiatives de PPP Canada en Ontario, pour travailler avec les municipalités et à des projets provinciaux d'infrastructure.

Les projets de PPP/DMFA au Canada procurent des gains en efficacité qui peuvent aller de quelques millions de dollars à plus de 750 millions de dollars par projet, soit entre 0,8 et 61,2 pour cent du coût d'un projet ayant une approche conventionnelle de l'approvisionnement.

– Le Conference Board du Canada, Détruire les mythes : Une évaluation pancanadienne des partenariats public-privé pour les investissements en infrastructures, 2010.

Construire ensemble, le plan d'infrastructure sur 10 ans de l'Ontario, présente les mesures que prend l'Ontario pour renforcer le succès des projets DMFA. Infrastructure Ontario jouera un rôle plus important dans l'approvisionnement de l'infrastructure et appuiera la mise en œuvre du Plan de croissance du Nord de l'Ontario. De plus, les récipiendaires de subventions provinciales pour des projets d'infrastructure supérieures à 100 millions de dollars consulteront avec Infrastructure Ontario pour déterminer si cet organisme peut les aider en matière d'approvisionnement. Par exemple, IO collabore avec la Ville d'Ottawa pour fournir des services consultatifs en matière d'approvisionnement pour la sélection d'un consortium qui livrera le projet Ottawa Light Rail Transit.

Comment favoriser un financement innovant dans le plan fédéral d'infrastructure à long terme

Dans le climat de réductions budgétaires que nous connaissons actuellement, les gouvernements doivent tirer parti des compétences du secteur privé pour optimiser l'argent dépensé. L'Ontario estime que le plan fédéral d'infrastructure à long terme devrait encourager un recours plus important aux projets DMFA dans les différents territoires de

compétence, le cas échéant. L'établissement du Fonds PPP Canada a été une étape importante pour le gouvernement fédéral en ce qui concerne le rôle potentiel des projets DMFA pour livrer les projets d'infrastructure. Le recours aux projets DMFA doit être étendu et encouragé encore plus, lorsque l'optimisation des ressources est chose possible.

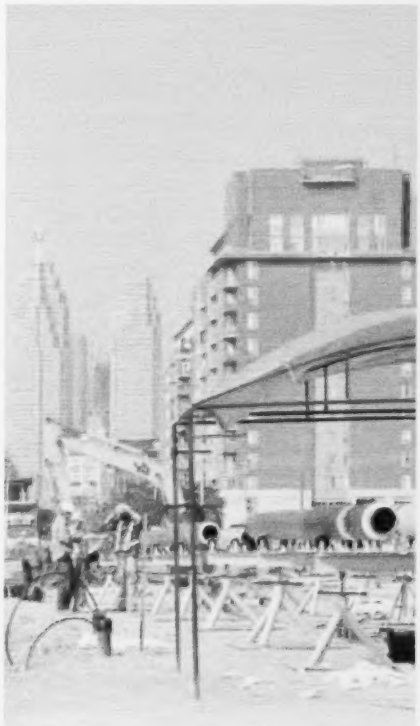
Des incitatifs plus importants devraient être fournis par le gouvernement fédéral afin d'étendre le recours aux projets DMFA dans les municipalités et pour développer le marché. Les ententes de financement conclues dans le cadre du plan Chantiers Canada comprenaient une « sélection PPP » qui nécessitait que les projets qui recevaient une mise de fonds du gouvernement fédéral supérieure à un certain montant soient examinés pour évaluer le caractère applicable des PPP/DMFA. L'Ontario estime qu'une telle sélection est importante et devrait être utilisée de façon plus active dans le plan fédéral d'infrastructure à long terme. De surcroît,

« Les compétences, les ressources et l'innovation du secteur privé, déployées à l'échelle mondiale, à côté de celles du secteur public, sont nécessaires pour aborder le problème des infrastructures. »

– KPMG International, The Changing Face of Infrastructure: Public Sector Perspectives, 2010.

plutôt qu'un seul fonds dédié exclusivement aux projets DMFA, le financement fédéral devrait fournir des incitatifs qui soutiendront le modèle DMFA dans tous les programmes fédéraux d'infrastructure, lorsque l'optimisation des ressources est possible. Il ne devrait pas être nécessaire de choisir entre le financement par PPP Canada ou le financement par l'entremise d'un autre programme fédéral. Par exemple, la part des coûts d'un projet revenant au gouvernement fédéral pourrait dépasser le tiers, si la municipalité tire parti de façon appropriée du modèle DMFA pour optimiser l'argent dépensé, afin de créer des incitatifs à l'utilisation des projets DMFA.

En plus de créer des incitatifs à l'utilisation des projets DMFA, le renforcement des capacités devrait être l'un des objectifs du plan fédéral d'infrastructure à long terme. Nos partenaires municipaux ont dit à l'Ontario que bien que les paliers supérieurs du gouvernement aient préconisé activement le recours aux projets DMFA, la capacité d'exécuter de tels approvisionnements sophistiqués en matière de financement est parfois limitée au niveau local. C'est particulièrement vrai des petites municipalités qui ne disposent pas nécessairement des ressources nécessaires pour retenir les services de conseillers du secteur privé experts en infrastructure et en financement de projets. Bon nombre de municipalités ont le potentiel d'attirer des partenaires du secteur privé et de réaliser des économies financières grâce au modèle DMFA. IO et PPP Canada examinent déjà des programmes de sensibilisation afin de donner des ateliers et des séances de formation aux municipalités de l'Ontario. Nous savons que de telles initiatives de formation sont efficaces et que les municipalités commencent maintenant à bien comprendre le modèle PPP. L'Ontario encourage le gouvernement fédéral à continuer à fournir une formation et une éducation efficaces et ciblées aux municipalités du Canada, afin de combler cette lacune.



Voici les recommandations de l'Ontario pour le plan fédéral d'infrastructure à long terme :

- encourager l'utilisation à plus grande échelle des projets DMFA dans tous les programmes fédéraux de financement de l'infrastructure et tous les territoires de compétence, le cas échéant, grâce à de meilleurs incitatifs;
- mettre l'accent sur un programme de sensibilisation afin de renforcer les capacités des municipalités et des autorités publiques plus petites, sur la manière d'utiliser les projets DMFA de façon efficace pour optimiser l'argent dépensé.

chapitre 7 | **Simplification** de l'administration

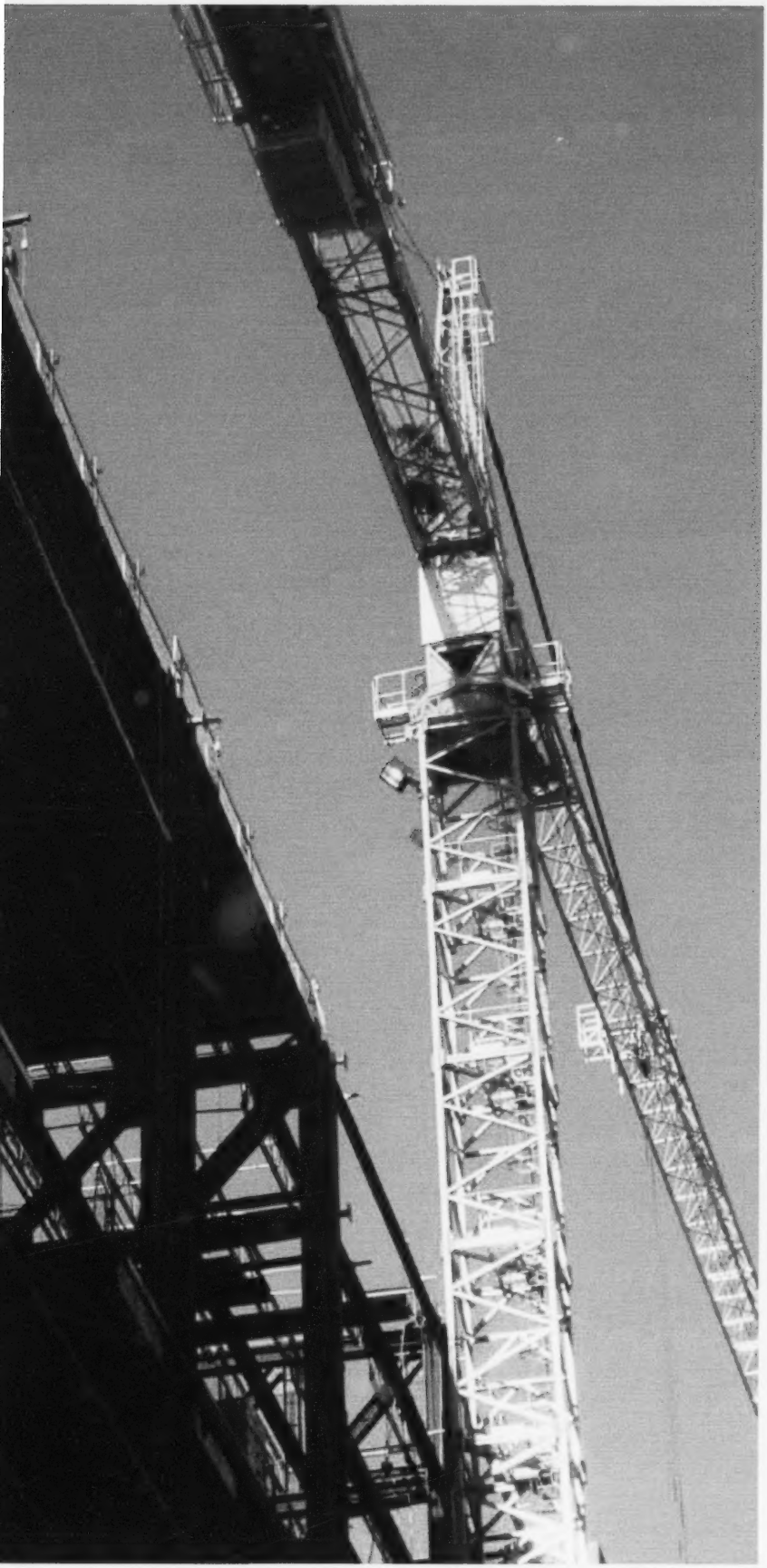
Investir dans des projets qui procurent le maximum d'avantages

Grâce au plan Chantiers Canada et au plan d'action économique, le gouvernement fédéral, l'Ontario et nos partenaires municipaux ont livré des projets d'infrastructure importants qui ont appuyé l'économie et le bien-être des communautés. Tous les gouvernements devraient maintenant collaborer pour trouver des façons d'améliorer les programmes de financement de l'infrastructure, afin que tous les Canadiens puissent en bénéficier. Nous pouvons profiter de cette occasion pour examiner de près des caractéristiques spécifiques de conception des programmes, comme les règles et les procédures, afin de déterminer comment maximiser encore plus les résultats positifs des investissements.

Le principe fédéral de l'apport différentiel est conçu pour que les investissements fédéraux dans l'infrastructure génèrent des avantages supplémentaires que l'on n'obtiendrait pas autrement, puisqu'il permet de s'assurer que, grâce aux investissements fédéraux, certains projets qui n'auraient pas vu le jour autrement peuvent aller de l'avant. Malheureusement, ce principe a fait dévier les incitatifs à l'investissement et aux décisions en les éloignant de la maximisation des résultats sur le plan économique.

L'apport différentiel signifie que les investissements fédéraux ne sont pas harmonisés avec les projets d'infrastructure qui apportent les avantages et la valeur stratégique les plus considérables, puisque souvent, de tels projets vont déjà de l'avant et ne sont donc pas admissibles. Par conséquent, les territoires de compétence demandent un financement fédéral pour soutenir des projets moins prioritaires qui n'ont pas encore commencé, ce qui fait dévier les priorités fédérales en matière d'investissement et détourne des fonds qui auraient autrement été affectés aux investissements qui contribuent le plus à l'économie.

L'Ontario estime qu'il est important que l'apport différentiel soit modifié. Nous proposons que le concept d'« avantages découlant des investissements » soit étendu afin de ne pas tenir compte uniquement du fait qu'un projet ne serait pas allé de l'avant sans financement fédéral; il devrait également envisager les délais d'achèvement plus rapides des projets, la plus grande certitude qu'un projet soit mené à bien, et l'investissement dans des projets qui apporteront des avantages sur le plan économique. Le développement de la compréhension des « avantages obtenus » lors de l'application du principe de l'apport différentiel permettra aux investissements fédéraux de venir compléter les priorités provinciales et territoriales en matière d'investissement qui pourraient être prêtes à aller de l'avant, mais qui bénéficieraient tout de même considérablement d'un appui du gouvernement fédéral.



De plus, l'Ontario recommande que le gouvernement fédéral redéfinisse ses règles rigides en matière de partage des coûts, s'il souhaite investir dans les projets d'infrastructure les plus importants et les plus utiles. Comme l'apport différentiel, les exigences relatives au partage des coûts sont enracinées dans un objectif important, celui de veiller à ce que tous les ordres de gouvernement contribuent à la livraison des projets d'infrastructure. Toutefois, comme l'apport différentiel, cette règle peut faire dévier les investissements fédéraux en les éloignant des projets les plus importants sur le plan économique, si elle est appliquée en vertu d'une définition rigide et pointue. Les projets essentiels qui pourraient procurer le maximum de résultats ne vont pas toujours de l'avant parce que les partenaires ne peuvent pas fournir leur part égale, ou contribuer dans des échéanciers serrés. Pour harmoniser le financement avec les résultats optimaux, l'Ontario encourage le gouvernement fédéral à ajouter de la flexibilité au partage des coûts dans son prochain plan d'infrastructure à long terme.

Mettre l'accent sur les résultats et l'efficacité en matière d'administration des programmes

Le passage aux demandes en ligne pour le financement fédéral des infrastructures a représenté une étape importante permettant d'améliorer l'efficacité administrative, afin que les avantages puissent être obtenus plus rapidement. L'Ontario a identifié d'autres améliorations à la conception des programmes qui permettront de veiller à ce que l'accent soit mis sur la maximisation des résultats et la minimisation des inefficacités. Il est de l'intérêt de tous les ordres du gouvernement – fédéral, provincial, territorial et municipal – de minimiser le fardeau administratif imposé par les programmes fédéraux d'infrastructure. Cela permettra de réduire la part du financement du programme qui est prélevée pour couvrir les frais administratifs et de livrer les projets plus rapidement.

Les provinces et les territoires sont des ordres de gouvernement responsables, qui ont mis en place des mesures de responsabilisation solides. Le gouvernement fédéral devrait respecter la capacité des gouvernements provinciaux et territoriaux à gérer les fonds

d'infrastructure de façon autonome et efficace, et minimiser les procédures administratives inutiles et inefficaces qui ne font que retarder les projets et les avantages qu'ils apportent à nos communautés. L'Ontario encourage le gouvernement fédéral à mettre l'accent sur l'examen des résultats des investissements et des mesures du rendement, plutôt que sur des composantes procédurales, comme les demandes financières.

L'Ontario encourage également le gouvernement fédéral à simplifier les processus administratifs dans le cadre du plan d'infrastructure à long terme. Par exemple, le nombre d'ententes bilatérales négociées avec chaque province et territoire pourrait être minimisé et structuré, en incluant une certaine flexibilité qui permettrait d'apporter des changements pendant la durée du plan d'infrastructure à long terme. Pour terminer, les coûts administratifs ne doivent pas être prélevés à même les affectations d'immobilisations des programmes, afin que le financement soit consacré à livrer des projets et produire des résultats.

Lors des consultations qui ont précédé l'élaboration de *Construire ensemble*, le plan d'infrastructure à long terme de l'Ontario, les dirigeants et les intervenants du secteur parapublic s'entendaient pour dire qu'ils avaient besoin que le gouvernement livre des plans d'infrastructure à long terme qui reflètent les projets d'infrastructure et les échéanciers de prise de décisions à long terme. Voilà la raison pour laquelle l'Ontario a mis en place un plan décennal. Nous encourageons le gouvernement fédéral à livrer un plan à long terme, sur 10 ans ou plus, caractérisé par des engagements prévisibles en matière de financement. Le gouvernement fédéral a déjà reconnu l'importance de fournir aux territoires de compétence des engagements en matière de financement prévisibles et à long terme, lorsque le Fonds de la taxe sur l'essence est devenu permanent par l'adoption d'une loi. Le financement est assurément important pour tous les programmes de financement, et pour tous les ordres du gouvernement, afin de faire des plans et de prendre des décisions efficaces et économiques à long terme.

Voici les recommandations de l'Ontario pour le plan fédéral d'infrastructure à long terme :

- maximiser l'impact économique de l'investissement en redéfinissant l'apport différentiel comme critère des projets, afin que tous les ordres de gouvernement puissent collaborer pour investir dans les projets les plus essentiels;
- inclure la flexibilité en matière de partage des coûts, afin que les projets importants sur le plan économique puissent aller de l'avant même si les partenaires ne peuvent pas tous contribuer à parts égales;
- conférer une plus grande autonomie aux provinces et aux territoires en ce qui concerne la prestation et l'administration des programmes, tandis que le gouvernement fédéral mettra l'accent sur l'examen des résultats et des mesures du rendement;
- simplifier les processus administratifs, comme la négociation d'ententes bilatérales;
- ne pas prélever les coûts administratifs du gouvernement fédéral à même les affectations d'immobilisations des programmes faites aux provinces et aux territoires;
- inclure des engagements de 10 ans ou plus en matière de financement envers les provinces et les territoires.

chapitre 8 | Conclusion

Un plan fédéral d'infrastructure à long terme pour favoriser la compétitivité et la croissance économique

Au cours des dix dernières années, les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux et le gouvernement fédéral du Canada ont fait de grands pas en avant pour collaborer en vue d'augmenter les investissements requis pour répondre à nos besoins en matière d'infrastructure. Grâce au plan Chantiers Canada et au plan d'action économique, l'Ontario et le gouvernement fédéral ont livré des projets importants de renouvellement et de développement de l'infrastructure qui ont appuyé notre économie provinciale et nationale pendant cette époque difficile et incertaine.

Cependant, nous ne sommes pas encore tirés d'affaire. Les besoins nationaux en matière d'infrastructure sont considérables, l'économie est toujours exposée à des risques importants, et les gouvernements travaillent d'arrache-pied pour éliminer les déficits fiscaux. Grâce à notre plan d'infrastructure à long terme, *Construire ensemble*, l'Ontario s'est engagé à faire des investissements dans l'infrastructure plus intelligents pour soutenir notre croissance économique. Les recommandations de l'Ontario pour le plan fédéral d'infrastructure à long terme reflètent les principes et les stratégies que nous avons adoptés, tout en tenant compte de la perspective nationale du gouvernement fédéral. En travaillant ensemble, l'Ontario et le gouvernement fédéral peuvent atteindre leurs objectifs communs.

L'Ontario travaille à maximiser les gains économiques réalisés par nos investissements dans l'infrastructure en mettant l'accent sur l'infrastructure économique de base et les centres d'activité économique. Le gouvernement fédéral tirera le rendement maximal de ses investissements s'il met également l'accent sur l'infrastructure économique de base, ainsi que sur des projets qui peuvent générer des avantages économiques importants. Le financement devrait être distribué aux provinces et aux territoires principalement par rapport au nombre d'habitants. En outre, l'Ontario recommande que le plan d'infrastructure à long terme du gouvernement fédéral comprenne une stratégie nationale sur le transport en commun qui affecte un financement supplémentaire et ciblé conformément à des mesures pertinentes, comme la part des usagers des transports en commun et la population à l'échelle nationale. L'avenir économique du Canada bénéficiera également d'une stratégie nationale sur les passages frontaliers et les portes d'entrée plus robuste, qui affecte un financement supplémentaire dédié aux provinces et aux territoires qui sont des portes d'entrée en utilisant des mesures pertinentes, comme la part du commerce international.

L'Ontario s'engage à réaliser des investissements plus intelligents dans l'infrastructure en soulignant la planification de la gestion des actifs et l'approvisionnement innovant dans son plan d'infrastructure à long terme. Nous encourageons le gouvernement fédéral à partager notre engagement à investir plus intelligemment. Cela comprend l'intégration de renseignements sur les actifs lors des décisions sur le financement et le soutien du renforcement des capacités des petites municipalités en matière de gestion des actifs. Si les gouvernements du Canada sont encouragés à appuyer les projets DMFA à plus grande échelle, et si le renforcement des capacités est appuyé afin que l'on puisse tirer parti de ce modèle, les provinces, les territoires et les municipalités pourront optimiser l'argent dépensé, tout comme l'a fait l'Ontario.

L'Ontario et le gouvernement fédéral ont collaboré de façon efficace pour livrer des projets d'infrastructure dans la province. Notre expérience collective nous permet d'identifier des domaines à améliorer dans la conception des programmes, ce qui nous permettrait d'obtenir des résultats encore meilleurs. En réexaminant notre compréhension de l'apport différentiel, en ajoutant de la flexibilité et au partage des coûts et en simplifiant l'administration, nous pourrons augmenter les résultats que nous produisons ensemble.

Les Canadiens ne peuvent pas se permettre d'attendre la fin du plan Chantiers Canada, en 2014, pour la mise en place du prochain plan fédéral d'infrastructure à long terme. Il n'y a pas de temps à perdre. Le besoin d'investissement fédéral est réel, il est considérable et il est urgent.

Résumé des recommandations de l'Ontario

L'Ontario recommande que le plan fédéral d'infrastructure à long terme reflète les recommandations et les principes suivants :

A. Investir dans l'infrastructure économique clé : pour appuyer une croissance économique continue pendant cette période incertaine, et soutenir la position du Canada au sein d'un marché mondial de plus en plus concurrentiel, l'investissement dans l'infrastructure devrait se concentrer sur les infrastructures économiques de base.

i. Adopter un objectif stratégique global afin de favoriser la compétitivité et la croissance économique du Canada;

ii. orienter ses investissements dans l'infrastructure économique de base afin de procurer les avantages maximums pour l'avenir économique du Canada, spécifiquement : le transport, y compris les autoroutes, les routes et les ponts, et le transport en commun; les passages frontaliers et les portes d'entrée; et les réseaux d'eau potable et d'eaux usées;

iii. procurer un financement aux projets qui sont soutenus par des dossiers d'analyse solides, qui démontrent clairement les avantages économiques prévus;

iv. inclure un financement dédié pour les infrastructures économiques essentielles, c'est-à-dire une stratégie nationale sur le transport en commun et une stratégie nationale sur les passages frontaliers et les portes d'entrée, qui affecte des fonds dédiés aux provinces et aux territoires en se fiant à des mesures pertinentes.

B. Augmenter les investissements du gouvernement fédéral : tous les gouvernements du Canada ont un intérêt commun dans l'obtention du niveau optimal d'investissement dans l'infrastructure. Le gouvernement fédéral devrait augmenter son niveau d'investissement dans l'infrastructure et mettre en place le plan d'infrastructure à long terme le plus rapidement possible. De telles mesures sont essentielles pour permettre au Canada de faire concurrence dans l'économie mondiale, de réaliser nos objectifs économiques partagés en matière de politique, et de soutenir l'équité fiscale.

i. Soutenir l'objectif commun en matière de politique publique consistant à atteindre des niveaux optimaux d'investissement public dans l'infrastructure, en augmentant le niveau du financement fédéral consenti aux provinces, aux territoires et aux municipalités pour l'infrastructure;

ii. commencer à fournir un financement aux provinces et aux territoires le plus tôt possible;

iii. affecter le financement fédéral aux provinces et aux territoires en utilisant principalement des affectations par tête, ainsi que des affectations fondées sur des mesures pertinentes pour une stratégie nationale sur le transport en commun et une stratégie nationale sur les passages frontaliers et les portes d'entrée.

C. Planification de la gestion des actifs : en raison du déficit en matière d'infrastructure important et de ressources limitées, les gouvernements doivent investir intelligemment dans les besoins les plus essentiels en matière d'infrastructure. Pour cela, ils doivent disposer de renseignements objectifs et détaillés sur les actifs, et de plans bien développés de gestion des actifs dans les différents territoires de compétences.

i. Exiger que les renseignements sur la gestion des actifs soient intégrés aux demandes de financement faites à tous les programmes fédéraux d'infrastructure, afin que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux puissent identifier les besoins en matière d'investissement et prioriser les projets de façon efficace;

ii. inclure un financement ciblé aux provinces et aux territoires, afin de renforcer la capacité de gestion des actifs dans les communautés qui ne disposent pas des capacités suffisantes pour exécuter régulièrement des activités de gestion des actifs.

D. Innovation dans le secteur privé : les gouvernements peuvent optimiser l'argent dépensé en tirant parti des compétences et de l'expérience des partenaires du secteur privé par l'entremise de projets DMFA. Toutefois, bon nombre de gouvernements n'ont ni la capacité, ni la volonté de tirer parti de ce modèle de prestation de projets de façon efficace.

i. Encourager l'utilisation à plus grande échelle des projets DMFA dans tous les programmes fédéraux de financement de l'infrastructure et tous les territoires de compétence, le cas échéant, grâce à de meilleurs incitatifs;

ii. mettre l'accent sur un programme de sensibilisation afin de renforcer les capacités des municipalités et des autorités publiques plus petites, sur la manière d'utiliser les projets DMFA de façon efficace pour optimiser l'argent dépensé.

E. Simplification de l'administration : les gouvernements devraient s'appuyer sur les réussites du plan Chantiers Canada et du plan d'action économique, en trouvant des façons d'améliorer les règles et les processus des programmes qui nous ont empêchés de tirer le meilleur rendement possible de nos investissements.

i. Maximiser l'impact économique de l'investissement en redéfinissant l'apport différentiel comme critère des projets, afin que tous les ordres de gouvernement puissent collaborer pour investir dans les projets les plus essentiels;

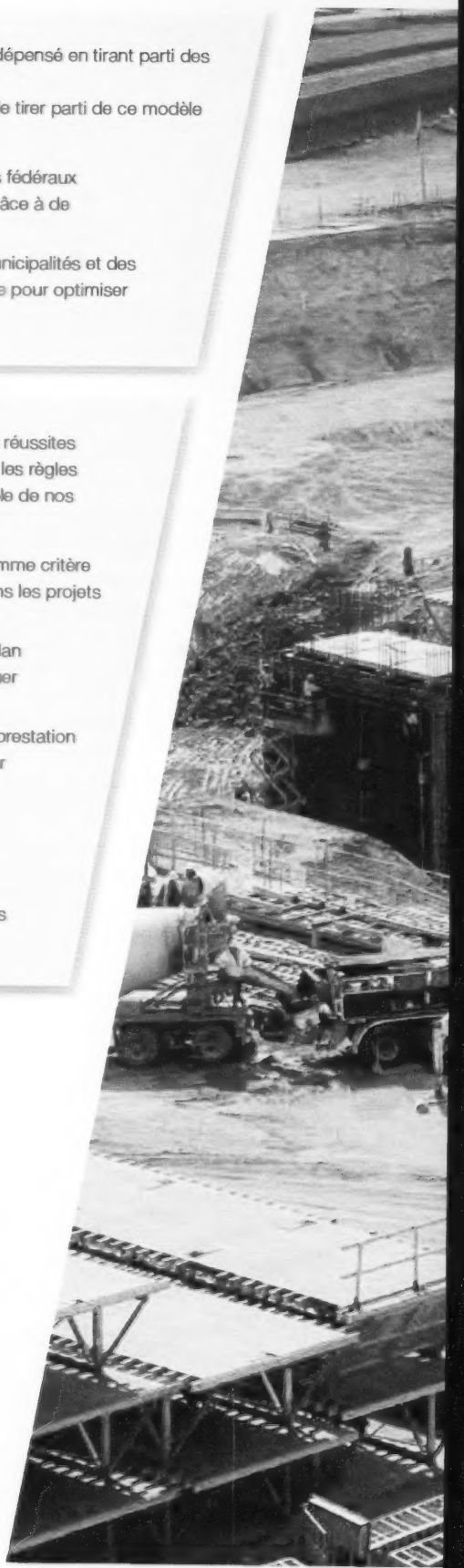
ii. inclure la flexibilité en matière de partage des coûts, afin que les projets importants sur le plan économique puissent aller de l'avant même si les partenaires ne peuvent pas tous contribuer à parts égales;

iii. conférer une plus grande autonomie aux provinces et aux territoires en ce qui concerne la prestation et l'administration des programmes, tandis que le gouvernement fédéral mettra l'accent sur l'examen des résultats et des mesures du rendement;

iv. simplifier les processus administratifs, comme la négociation d'ententes bilatérales;

v. ne pas prélever les coûts administratifs du gouvernement fédéral à même les affectations d'immobilisations des programmes faites aux provinces et aux territoires.

vi. inclure des engagements de 10 ans ou plus en matière de financement envers les provinces et les territoires.



Gracieuseté de William Conway/Progress Photography

9 | Références

1 Forum économique mondial, *Rapport Global sur la Compétitivité 2011-2012*, 2011. http://www3.weforum.org/docs/WEF_GCR_Report_2011-12.pdf

2 Booz Allen Hamilton, 2007, cité dans : Forum économique mondial, *Positive Infrastructure: A Framework for Revitalizing the Global Economy*, 2010. https://members.weforum.org/pdf/ip/ec/Positive-Infrastructure-Report.pdf

3 KPMG International et l'Economist Intelligence Unit, *Bridging the Global Infrastructure Gap: Views from the Executive Suite*, 2009. http://www.kpmg.com/Ca/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/BridgingGlobalInfrastructureGap_EN_FINAL.pdf

4 Ryan Macdonald, « Un examen du rôle du capital public dans la production », Statistique Canada, avril 2008. http://www.statcan.gc.ca/pub/11f0027m/11f0027m2008050-fra.pdf

5 Organisation de coopération et de développement économiques, « Going for Growth in Canada: key challenges and how the OECD can help », Commentaires faits par Angel Gurria, secrétaire-général de l'OCDE, le 3 juin 2011. http://www.oecd.org/document/20/0,3746,en_21571361_44315115_48123348_1_1_1_1,00.html

6 James A. Brox, « Infrastructure Investment: The Foundation of Canadian Competitiveness », *Enjeux publics IRPP (Institut de recherche en politiques publiques)*, vol. 9, nº 2, 2008. http://www.irpp.org/pm/archive/pmvol9no2.pdf

7 Le Conference Board of Canada, *Les répercussions économiques de l'infrastructure publique en Ontario*, 2010. http://www.conferenceboard.ca/temp/202ad477-d080-45f8-a74b-621b3d5c3844/10-227_EcomomicImpactPublicInfrastructure-RPT-FRE_WEB.PDF

8 L'analyse a constaté que des réductions de l'impôt personnel de l'ordre d'un milliard de dollars généraient une augmentation de 720 millions de dollars et permettaient de créer 7 000 emplois. Toutefois, la même somme dépensée sur l'infrastructure ferait augmenter le PIB de plus de 1,7 milliard de dollars et créerait 16 000 emplois. Centre canadien de politiques alternatives, *Leadership for Tough Times: Alternative Federal Budget Fiscal Stimulus Plan*, janvier 2009. http://www.policyalternatives.ca/sites/default/files/uploads/publications/National_Office_Pubs/2009/Leadership_For_Tough_Times_AFB_Fiscal_Stimulus_Plan.pdf

9 Brox, 2008.

10 *Ibid.*

11 Kevin Lansing, « Is Public Capital Productive? A Review of the Evidence », Economic Commentary, Federal Reserve Bank of Cleveland, 1995. http://www.clevelandfed.org/research/commentary/1995/0301.pdf; David Alan, « Genuine Economic Returns to Infrastructure Investment », *Policy Studies Journal*, vol. 21, nº 2, 1993; Brox, 2008; Le Conference Board of Canada, *Connecting Jobs and People: Exploring the Wider Benefits of Urban Transportation Investments*, août 2011. http://www.conferenceboard.ca/temp/07238b4e-8c42-4132-be97-a4d6b5e682bd/12-003_ConnectingJobsandPeople-RPT.pdf; Le rapport de deux à un est basé sur l'analyse des données présentées dans : Tarek M. Harchaoui et Faouzi Tarkhani, *Le capital public et sa contribution à la productivité du secteur des entreprises du Canada*, Statistique Canada, 12 novembre 2003. http://publications.gc.ca/collections/Collection/Statcan/11F0027M/11F0027MIF2003017.pdf

12 Le Conference Board of Canada, 2011.

13 KPMG International et l'Economist Intelligence Unit, 2009.

14 Infrastructure Canada, *L'accent sur l'infrastructure : Améliorer le transport en commun pour le 21e siècle*, 2012. http://www.infrastructure.gc.ca/alt-format/pdf/transit-transportencommun_PDF-fra.pdf

15 *Ibid.*

16 Le Conference Board of Canada, 2011.

17 Parlement du Canada, « Étude sur les transports en commun au Canada : Rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités », février 2012. http://www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=5301556&Mode=1&Parl=41&Ses=1&Language=F

18 Toronto Board of Trade, *Toronto as a Global City: Scorecard on Prosperity 2011*, 2011. http://www.bot.com/Content/NavigationMenu/Policy/Scorecard/Scorecard_2011_Final.pdf

19 HDR Corporation, *Costs of Road Congestion on the Greater Toronto and Hamilton Area: Impact and Cost Benefit Analysis of the Metrolinx Draft Regional Transportation Plan*, Greater Toronto Transportation Authority, 2008. http://www.metrolinx.com/en/regionalplanning/costsofcongestion/ISP_08-015_Cost_of_Congestion_report_1128081.pdf

20 *Ibid.*

21 David Michael Lamb, « Solution for suburban gridlock is better transit », Canadian Broadcast Corporation, 22 novembre 2011. http://www.cbc.ca/news/canada/story/2011/11/21/f-traffic-congestion-lamb.html

22 Ville d' Ottawa, *Plan directeur des transports 2008*, novembre 2008. http://ottawa.ca/fr/city_hall/planningprojectsreports/master_plans/tmp/

23 Region of Waterloo, *Regional Transportation Master Plan*, janvier 2011. http://www.regionofwaterloo.ca/en/regionalGovernment/resources/RTMP_FINAL_REPORT_PDF.pdf

24 Mowat Centre for Policy Innovation, *Putting Canada on Track: A Blueprint for a National Transit Framework*, octobre 2011. http://www.mowatcentre.ca/pdfs/mowatResearch/38.pdf

[25] Parlement du Canada, 2012.

[26] Statistique Canada, « Tableau CANSIM 380-0017 Produit intérieur brut en termes de dépenses ». http://www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/l02/cst01/econ04-fra.htm

[27] Industrie Canada, « Commerce international, Économie canadienne (SCIAN 11-91) », 24 novembre 2011. http://www.ic.gc.ca/eic/site/cis-sic.nsf/fra/h_00029.html

[28] Gouvernement du Canada, *Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques,* 2009. http://www.portesducanada.gc.ca/media/documents/fr/Cadredepolitiquenational.pdf; Gouvernement du Canada, « La Porte continentale Ontario-Québec : Faits saillants », 1er avril 2011. http://www.portecontinentale.ca/faits.html

[29] Mychèle Gagnon, Valérie Gaudreault et Donald Overton, « L'âge de l'infrastructure publique : une perspective provinciale », Statistique Canada, 2008. http://www.statcan.gc.ca/pub/11-621-m/11-621-m2008067-fra.pdf

[30] Le Conference Board of Canada, *Improving Infrastructure Management: Municipal Investments in Water and Wastewater Infrastructure*, novembre 2009. http://www.conferenceboard.ca/temp/5ae014a0-bb95-4c26-bfb6-d16afba91e0a/10-115_CanCompete_WaterInfrastructure_WEB_2.pdf

[31] Fédération canadienne des municipalités, *Les projets d'infrastructures municipales : La solution clé pour mettre les Canadiens au travail,* 2009. http://fcm.ca/Documents/reports/Municipal_Infrastructure_Projects_Key_to_Putting_Canadians_to_Work_FR.pdf

[32] Cela inclut : le Fonds Chantiers Canada – volet Grandes infrastructures; le Fonds Chantiers Canada – volet Collectivités, le Fonds de stimulation de l'infrastructure; et le Fonds pour l'infrastructure verte. Infrastructure Canada, *Bâtir pour la prospérité : les infrastructures publiques au Canada,* 2011. http://www.infrastructure.gc.ca/alt-format/pdf/Plan-Booklet-Livret-fra.pdf

[33] Mowat Centre for Policy Innovation, 2011.

[34] Gouvernement du Canada, 2009.

[35] David Stiff et Paul Smetanin, *Public Infrastructure Underinvestment: The Risk to Canada's Economic Growth*, RiskAnalytica, 2010. http://www.acec.ca/assets/pdf/advocacy_pdf/RCCAO_Report_2010.pdf

[36] The Economist, « America's transportation infrastructure: Life in the slow lane », 28 avril 2011. http://www.economist.com/node/18620944

[37] Infrastructure Canada, 2011. Les chiffres réels concernant le financement fédéral accordé aux provinces, aux territoires et aux municipalités ont été fournis généreusement par Infrastructure Canada.

[38] Les chiffres réels concernant le financement fédéral accordé aux provinces, aux territoires et aux municipalités ont été fournis généreusement par Infrastructure Canada. Les données pour 2011-2012 sont tirées des *Budgets des dépenses du gouvernement du Canada pour 2012-2013* (Paiements de transfert d'Infrastructure Canada pour 2011-2012). http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20122013/me-bpd/docs/me-bpd-fra.pdf. les données provinciales ne comprennent pas les contributions versées par des tiers ou les transferts du gouvernement fédéral et le chiffre pour 2011-2012 reflète les estimations intermédiaires provenant du budget de l'Ontario pour 2012.

[39] Le chiffre représente le total des ajouts et améliorations, et des travaux en cours. Ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario, « Financial Information Return 2010: Provincial Summary Schedule 51 Schedule of Tangible Capital Assets ». http://csconramp.mah.gov.on.ca/fir/FI10PROV_SCHED51.pdf

[40] Ce pourcentage est basé sur les Paiements de transfert d'Infrastructure Canada pour 2011-2012, en comparaison avec les dépenses totales du budget pour 2011-2012, telles qu'indiquées dans les *Budgets des dépenses du gouvernement du Canada pour 2012-2013*.

[41] Les données pour 2011-2012 sont tirées des *Budgets des dépenses du gouvernement du Canada pour 2012-2013* (Paiements de transfert d'Infrastructure Canada pour 2011-2012). Le PIB est le Produit intérieur brut, en termes de revenus, aux prix du marché. Le chiffre pour l'Ontario reflète les estimations intermédiaires provenant du budget de l'Ontario pour 2012.

[42] Le financement par tête est approximatif et calculé au moyen des données du recensement de 2006 sur la population nationale (31 612 897 habitants).

[43] Analyse des budgets provinciaux 2012-2013 effectuée par le ministère de l'Infrastructure de l'Ontario. Les investissements déclarés sont approximatifs. Lorsque c'est possible, l'analyse exclut les contributions de tiers.

[44] Le budget fédéral 2012 prévoit un surplus de 3,4 milliards de dollars en 2015-2016.

[45] Tous les chiffres sont en devises nationales.

[46] Département des Transports des États-Unis, « Fiscal Year 2012 Budget Highlights ». http://www.dot.gov/budget/2012/fy2012budgethighlights.pdf

47 Département de l'Infrastructure et du Transport du gouvernement de l'Australie, « Nation-Building Program: Land Transport Funding Allocations Consolidated », 13 février 2012. http://www.nationbuildingprogram.gov.au/funding/allocations/funding_allocations_consolidated.aspx

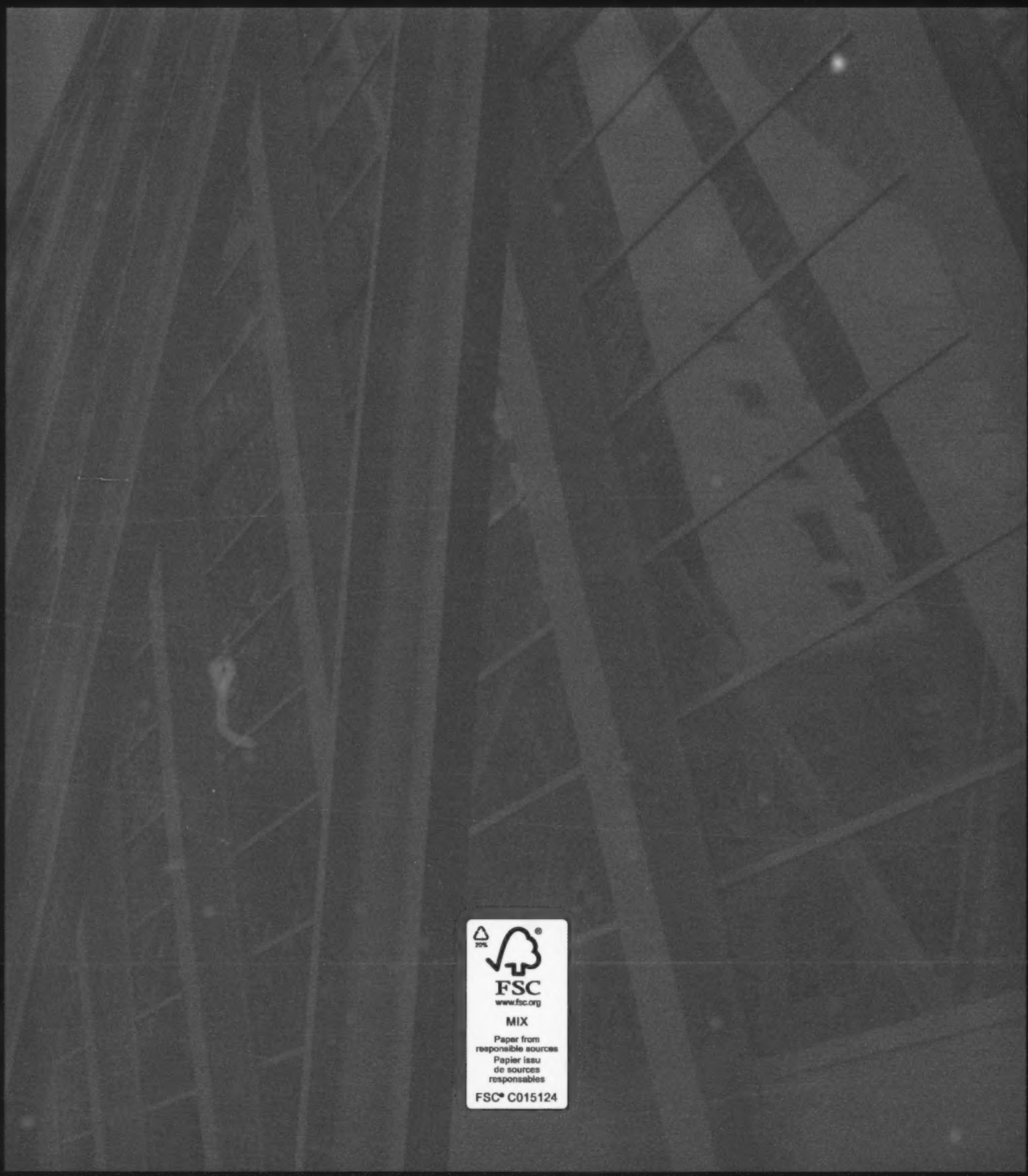
48 Ministère du Développement économique et de l'Innovation de l'Ontario, « Une économie stable en plein essor », 23 février 2012. http://www.sse.gov.on.ca/medt/investinontario/fr/Pages/WO_SGE_default.aspx

49 Faits concernant la contribution de l'Ontario au commerce canadien fournis par le ministère du Transport de l'Ontario, en se basant sur des données de : Statistique Canada, *Provincial Pocket Facts,* mars 2012; Ministère du Transport de l'Ontario, basés sur les données du : Département des transports des États-Unis – Bureau of Transportation Statistics, « North American Transborder Freight Data ». http://www.bts.gov/programs/international/transborder/; Analyse économique préparée pour le ministère des Transports de l'Ontario; Ministère des Finances de l'Ontario, *Rapport sur les perspectives économiques à long terme de l'Ontario*, 2010. http://www.fin.gov.on.ca/fr/economy/ltr/2010/ltr2010.pdf

50 Gouvernement de l'Ontario, « Économie du Nord », 4 novembre 2011. http://www.ontario.ca/fr/initiatives/ProgressReport2011/ONT05_039208.html; Ontario East Economic Development, « Ontario East », 2011. http://www.onteast.com/content/advantage-ontario-east; Southwest Economic Alliance, « The Southwest Region », 9 décembre 2011. http://www.swea.ca/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=48&Itemid=64; Rohan Belliappa and Adam Bortolussi, « Setting Priorities for Southwestern Ontario: A Collaborative Effort », Présentation faite au Sommet de développement économique de la SWEA, 10 février 2010. http://www.ivey.uwo.ca/lawrencecentre/events/PDFs/SWEA_EconomicDevelopmentSummit_final.pdf; Ville de Toronto, « Toronto overview ». http://www.toronto.ca/invest-in-toronto/tor_overview.htm; Organisation de coopération et de développement économiques, « Territorial Reviews: Toronto, Canada », 14 avril 2010. http://www.oecd.org/document/1/0,3343,en_2649_34413_43985281_1_1_1_1,00.html; Statistiques du ministère du Développement économique et de l'Innovation de l'Ontario; Toronto Financial Services Alliance, « Financial Services in Toronto », 2012. http://www.tfsa.ca/financial/index.php

51 PriceWaterhouseCoopers, *Cities of Opportunity 2011,* 2011. http://www.pwc.com/us/en/cities-of-opportunity/2011/pdfdownload.jhtml

52 Le Conference Board of Canada, *Détruire les mythes : Une évaluation pancanadienne des partenariats public-privé pour les investissements en infrastructure,* janvier 2010. http://www.conferenceboard.ca/temp/f10de5b8-039b-43f1-a256-38584647aa90/DispellingTheMythsRpt%20FRE_WEB1.pdf



© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 2012

ISBN 978-1-4606-0044-3 (IMPRIMÉ)
ISBN 978-1-4606-0045-0 (HTML)
ISBN 978-1-4606-0046-7 (PDF)